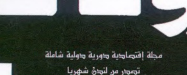
إنترناشيونال



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

إنترناشيونال يناير 2008 / ذو الحجة 1428

International JANUARY 2008 / Zu Alhejjah 1428

2008

- الملتقى البحري العربي الثالث للتعاون التقني
- لقاء شعبة الشحن الدولي بسلطة الطيران المدني
- ميناء شرق بورسعيد عولمية التمويل والتطوير

- في محاولة لترميم ذاكرة الأمة
- لا وقت للكلام فقد حان وقت العمل - رسالة .. رسالة
- القرصنة البحرية بعد دخول قواعد ISPS محل التنفيذ



رحلات اكثر

فى جدول الش

مع مصر للطيران

حالياً ٢٦ رحلة اسبوعياً بدلاً من ١٦ رحلة

بانجكوك	يوميا ً
بكين	الأحد / الثلاثاء / الخميس / الجمعة
اوزاكا	السبت / الأثنين / الخميس
طوكيو	الأحد / الثلاثاء / الجمعة
جوانزو	السبت / الأثنين / الأربعاء
كوالالمبور	السبت / الأثنين / الأربعاء
بومباى	السبت / الأثنين / الأربعاء

للحجز والأستعلام رجاء الأتصال بمركز الخدمة التليفونية

من اى محمول ١٧١٧ / ٠٩٠٠٧٠٠٠٠ من اى خط ارضى

نسعد بضيافتكم بأحدث طائرات مصر للطيران

75

مصر للطيران
EGYPT AIR

www.egyptair.com

اول شركة طيران فى الشرق الأوسط و أفريقيا و سابع شركة عالمياً



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

المكاتب
السعودية - جدة.
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)
سوريا
* ربان / رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536
كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+
عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



مؤتمر أنابوليس للسلام

عقد مؤتمر أنا بوليس للسلام بالأكاديمية البحرية الأمريكية حيث إفتتحه الرئيس الأمريكى جورج بوش، وشارك فيه 40 دولة منها 16 دولة عربية على رأسها مصر والسعودية وفلسطين وسوريا، وقد ألقى الرئيس بوش كلمة الإفتتاح مؤكداً فيها أن الوقت مناسب للتوصل إلى إتفاق سلام بين الفلسطينين والإسرائيليين إلا أن تحقيق هدف السلام لن يكون سهلاً، بل يحتاج إلى المزيد من العمل والجهد، ولذا يتعين أن يعمل الجانبان معاً من أجل شعبيتهما، كما أن هناك ثلاثة أسباب تدعونا للتفاؤل وهى :

* أن قيادات فلسطينية وإسرائيلية تصر على تحقيق السلام
* أن المعركة جارية حالياً من أجل مستقبل الشرق الأوسط وأنه يتعين ألا نقدم النصر للمتطرفين
* أن العالم يتفهم مدى الحاجة الملحة لدعم المفاوضات الفلسطينية الإسرائيلية

وقد عقدت قبل أعمال المؤتمر قمة ثلاثية جمعت بين الرئيس بوش والرئيس الفلسطينى محمود عباس (أبو مازن) ورئيس وزراء إسرائيل إيهود أولمرت، كما أن الرئيس بوش حصل قبل عقد المؤتمر على تعهد مكتوب من عباس وأولمرت بإجراء مفاوضات جديدة حول قضايا أساسية من بينها وضع القدس، ومصير أكثر من أربعة ملايين لاجئ فلسطينى، والمستوطنات الإسرائيلية، وكذلك تقاسم موارد المياه المحدودة، وبعد 24 ساعة من إنتهاء المؤتمر إتفق أبو مازن وإيهود أولمرت على إستئناف أول مفاوضات رسمية بين الجانبين لوضع حد للنزاع الذى إستمر أكثر من 60 عاماً.

لقد تباينت تصريحات المهتمين بالأمر حول مؤتمر أنابوليس للسلام حيث:

* حث أبو مازن على البدء الفورى لمفاوضات المتابعة بخصوص قضايا الوضع النهائى، وتعهد بالعمل من خلال إلتزامات خريطة الطريق لتحقيق الأمن وتنفيذ حكم القانون، وطالب إسرائيل بوقف أنشطتها الإستيطانية ونقاط التفتيش والإفراج عن السجناء الفلسطينيين، وأكد على أنه لا يوجد أية ضمانات لإستكمال المباحثات للوصول إلى السلام، ولكن هناك مجتمعاً دولياً ومؤسسات دولية تريد السلام بالإضافة إلى المرجعيات الدولية ودعم عربى وإسلامى قوى وجدية أمريكية.
* فرض إيهود أولمرت 3 لاءات جديدة تكاد تنسف عملياً وثيقة التفاهم، وأعلن أن الحرم القدسى "جبل الهيكل عند اليهود" خارج نطاق النقاش، وشهد على أن بلاده لن تلزم نفسها بأى موعد نهائى للتوصل إلى إتفاق مع الفلسطينيين بأى شكل من الأشكال وأنه سوف لا يتم تنفيذ أى إتفاق حتى ينفذ الفلسطينيين جميع متطلبات خريطة الطريق التى تتضمن تفكيك البنية التحتية للإرهاب فى كل من الضفة الغربية وغزة الذى سيطرت عليه حركة حماس.
* ذكرت كونداليزا رايس وزيرة الخارجية الأمريكية أن الطرفين الفلسطنى والإسرائيلى إتفقا على البدء الفورى فى تنفيذ خطة الطريق لتحسين الأوضاع على الأرض لكليهما ووضع أسس حل للدولتين.
* أكد أحمد أبو الغيط وزير الخارجية المصرية ضرورة قبول إسرائيل بإطار زمنى مستهدف لإنهاء المفاوضات بين الجانبين الفلسطينى والإسرائيلى، ووضع آلية للمتابعة، وتجميد الإستعمار الإستيطانى بشكل كامل وبجميع صوره وإطلاق عدد كبير من الأسرى الفلسطينيين، وأن الدول العربية لن تقوم بأى تطبيع مع إسرائيل إلا عبر إجراءات مقابل إجراءات حيث أن فلسفة المبادرة العربية تقوم على مبدأ الأرض مقابل السلام.
* أشار عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية إلى أن المطلوب من مؤتمر أنابوليس للسلام تفادى أخطاء الماضى، وعدم الإبطاء فى المفاوضات، وعدم الإخلال بالمسار الوحيد للتسوية القائم على إقامة الدولة الفلسطينية وإنسحاب إسرائيل من جميع الأراضى العربية المحتلة بما فى ذلك القدس والجولان وما تبقى من الأراضى اللبنانية تحت الإحتلال، وعندئذ فقط تكون الدول العربية على إستعداد لإقامة علاقات طبيعية مع إسرائيل طبقاً لمبادرة السلام العربية.

إننا نأمل ونحن نستقبل عاماً جديداً فى التوصل إلى حل عادل وشامل يرضى كل الأطراف خاصة وأن مؤتمر أنابوليس يعتبر أكبر مؤتمر دولى يخص قضية الشرق الأوسط، ويستهدف فى المقام الأول تنفيذ رؤية بوش بشأن إقامة دولتين ديموقراطيتين تعيشان جنباً إلى جنب فى سلام خاصة وأن الولايات المتحدة أعلنت أن تحقيق السلام بين الطرفين يعتبر جزء من مصالحها القومية، كما أن مصر سبق أن أوضحت أن مرجعيات أنا بوليس يجب أن تعتمد على قواعد القانون الدولى، وقرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة وأن خريطة الطريق تعد آلية للتنفيذ.

إن الأمر يتطلب وجود تعهد دولى وآلية دولية لمتابعة ما يتم الإتفاق عليه بجانب سلسلة مكثفة من الجولات التفاوضية الجادة فى جميع المسائل الجوهرية التى يتم التفاوض بشأنها بين الجانبين الفلسطينى والإسرائيلى.

عاصم السيد أحمد

ه/ ١٣٢



MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

Render best services and facilities to container vessels.
Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
· Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
· Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.



CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  2 Mobile Cranes.
  7 Transtainer (RTG).
  34 Reach Stacker.
  47 Tractors & Semi-trailers.
- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239

أجندة إنترناشيونال

- أعلنت ليبيا والولايات المتحدة الأمريكية أن وزير الخارجية الليبى عبد الرحمن شلقم سلتقى مع نظيرته الأمريكية كوندليزا رايس فى الولايات المتحدة يوم 3 يناير الجارى، وذلك بعدما أعلن الرئيس معمر القذافى رغبته فى زيارة الولايات المتحدة على غرار جولته الأوروبية .
- تقرر إجراء الإنتخابات العامة فى باكستان يوم 8 يناير الجارى، وقد أعلنت اللجنة العليا للإنتخابات أن أعداد المرشحين الذين سيخوضون هذه الإنتخابات قد تجاوز 63 ألف مرشح سوف يتنافسون على شغل 272 مقعداً بالبرلمان و 577 مقعداً بالمجالس المحلية الباكستانية.
- تناقش الجمعية المصرية الليبية للمستثمرين ورجال الأعمال إقامة مشروعات إستثمارية جديدة فى كل من مصر وليبيا فى المجالات الصناعية والخدمية والسياحية، وذلك فى إجتماعها الذى يعقد فى طرابلس يوم 9 يناير الجارى.
- أعلن البيت الأبيض أن الرئيس الأمريكى جورج بوش سيزور منطقة الشرق الأوسط فى الفترة من 10 إلى 13 يناير الجارى، ولم يؤكد البيت الأبيض ما إذا كان بوش سيتوجه إلى إسرائيل .
- أجلت محكمة جنح مستأنف النزهة تاجيل نظر القضية المتهم فيها هويدا طه متولى الصحفية بقناة الجزيرة لجلسة 14 يناير الجارى لإستكمال مرافعة الدفاع.
- تقام بطولة الأمم الأفريقية لكرة القدم بغانا خلال الفترة من 20 يناير الجارى إلى 10 فبراير القادم.
- يعقد ملتقى الجزائر الإقتصادى الثالث يوم 20 يناير الجارى تحت رعاية الرئيس الجزائرى عبد العزيز بوتفليقة، وبحضور عدد من المسئولين الجزائرين والعرب والأجانب، ويناقش الملتقى أفاق الإقتصاد الجزائرى ومناخ الإستثمار وتطور الحوافز والقوانين وبرامج التنمية ومشاريع الخصخصة وفرص الأعمال والإستثمار ودور القطاع الخاص كشريك أساسى فى التنمية.
- تبدأ أجازة نصف العام الدراسى بالنسبة لجميع المدارس الرسمية والخاصة يوم 26 يناير الجارى وحتى 7 فبراير القادم ، وتستأنف الدراسة يوم 9 فبراير فى كل المراحل التعليمية.
- تبدأ أعمال المؤتمر العالمى الأول لتنمية الموارد البشرية وسياسات الهجرة فى تورنيو بايطاليا فى نهاية يناير الجارى، وقد رحبت مصر بالدعوة التى وجهت إليها من قبل مؤسسة التدريب الأوروبية للمشاركة فى أعمال هذا المؤتمر.

حركة الموانى المصرية خلال شهر نوفمبر 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال نوفمبر 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
دمياط	94.9	139.4	84.2	-	-	50.9	369.4	41.2	-	410.6	238
بورسعيد	15.1	120.8	11.3	-	1.5	-	148.7	68.3	271.1	488.1	458
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	29.4	513.7	543.1	88
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46
السويس	1.0	-	-	-	3.9	-	4.9	0.1	-	5	24
الأدبية	184.8	0.1	3.6	2.4	0.2	94.8	285.9	10.2	-	296.1	63
سفاجا	1.9	120.1	87	-	0.4	-	209.4	-	-	209.4	105
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
نويبع	6.1	6	0.4	0.7	0.7	-	13.9	-	-	13.9	136
السخنة	48.5	-	20.0	-	-	-	68.5	131.8	54.6	254.9	30
الإجمالى	352.2	386.1	206.4	3.0	6.7	145.7	1100.1	281.0	839.4	2220.5	1194

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال نوفمبر 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات بيئية	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
دمياط	-	-	27.3	42.7	18.5	-	88.5	52.1	-	140.6	238
بورسعيد	6.7	-	13.5	-	-	-	20.2	87.8	258.1	366.1	458
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	45.1	547.6	592.7	88
العريش	1.7	-	99.5	-	-	-	101.2	-	-	101.2	46
السويس	1.8	8.9	4.4	-	1.1	-	16.2	-	-	16.2	24
الأدبية	16.2	1.8	36.7	1.9	0.9	-	57.5	8.3	-	65.8	64
سفاجا	2.6	4.2	17.6	-	0.1	-	24.5	-	-	24.5	105
الحمراوين	-	-	46.5	-	-	-	46.5	-	-	46.5	3
أبو الغصون	2.9	-	8.2	-	-	-	11.1	-	-	11.1	3
نويبع	18.3	3.6	1.9	-	1.8	0.3	25.9	-	-	25.9	136
السخنة	11.6	-	84.5	-	-	-	96.1	56.7	2.3	155.1	30
الإجمالى	61.6	18.4	340.1	44.6	22.3	0.3	487.3	250.1	808.0	1545.4	1194

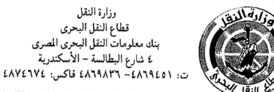
هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر نوفمبر 2007

البيان	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	10886	52391	9102	72485	903	392	146159
مغادرة	14349	37181	9705	24592	657	0	86484
الإجمالى	25235	89572	18807	97077	1560	392	232643

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

خلال نوفمبر 2007

البيان	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	108	38	3	23	13	30	5	0	2	1	3	1	24	251
سفن صب جاف	28	5	0	1	0	1	4	0	6	2	0	0	0	47
سفن صب سائل	19	4	0	1	0	26	0	0	1	0	0	0	0	51
حاويات	81	85	85	0	5	1	21	0	0	0	0	1	0	279
سفن ركاب وسياحة	1	57	0	0	5	4	0	44	96	0	0	7	112	326
سفن أخرى	1	269	0	21	1	1	0	0	0	0	0	0	0	293
إجمالى عام	238	458	88	46	24	63	30	44	105	3	3	9	136	1247

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال نوفمبر 2007

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	3869	4114	7983	0	0	0	7983
بورسعيد (غرب)	8499	13160	21659	31443	29588	61031	82690
شرق بورسعيد	3899	3763	7662	61611	60770	122381	130043
السويس	7	-	7	0	0	0	7
الأدبية	838	541	1379	6	0	6	1385
السخنة	12708	20978	33686	4994	211	5205	38891
الأجمالى	29820	42556	72376	98054	90569	188623	260999

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

تغطية/ محمد صابر - محمد مصيلحى

الملتقى البحرى العربى الثالث للتعاون التقنى



ضمن فعاليات الملتقى البحرى العربى الثالث للتعاون التقنى وعنوانه

"تحديات عصر العولمه وتطوير أداء النقل البحرى العربى"

تحت رعاية الأمين العام لجامعة الدول العربية السيد عمرو موسى والذى ينظمه مجمع المنظمة البحرية الدولية "IMO Compound" والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى خلال الفترة من 10-12 ديسمبر 2007 بفندق جرين بلازا بالإسكندرية.

وفى ضوء ما تم من نجاح فى المؤتمر الأول والثانى فى السنوات السابقة للملتقى العربى تم فعاليات الملتقى الثالث حيث قام الربان عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية لشئون المنظمة البحرية الدولية ورئيس اللجنة المنظمة بتقديم الملتقى، بحضور خبراء من أهم الشخصيات المتخصصة فى العالم فى المجال البحرى من إدارات بحرية وهيئات وموانئ وشركات وخدمات بحرية ومعاهد بحرية مع خبراء المنظمة البحرية الدولية من الولايات المتحدة الأمريكية وأسبانيا ومصر والهند والدانمارك ومالطا والجزائر وحضور وفود من الأردن ولبنان وسلطنة عمان والمملكة العربية السعودية واليمن والبحرين والكويت والسودان هذا وقد أقيم الملتقى من أجل خدمة المنطقة



العربية والأفريقية فى مجال التعاون التقنى العربى الدولى ودفع أنشطة النقل البحرى العربى وأداؤه الدولى بصوره فعاله وملاحقة التطورات المستجدة والمستحدثة وتفعيل أستراتيجية الأداء البحرى العربى .

وهذا ما يعكسه دور مجمع المنظمة البحرية الدولية والذى أنشأتها الأكاديمية عام 2005 من أجل هذا الصدد.

هذا وقد إفتتح الملتقى الربان عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية البحرية لشئون المنظمة البحرية الدولية ورئيس اللجنة المنظمة مرحباً بأعضاء المنظمة البحرية الدولية وبوفود المؤتمر موضحاً الدور الذى تلعبه الأكاديمية البحرية ومدى الخدمات التى تقدمها ودور المنظمة البحرية الدولية فى السعى والمبادرة لإنشاء مشروع المؤتمر للربط بين كافة الأجواء المعنية وللربط بين الدول العربية فى تفعيل الملتقى موضحاً أن التعاون الفعلى أخذ شكلاً جوهرياً فى المؤتمر الأول والثانى وهذا شجعنا إلى الإجتماع الثالث للمتابعة ووضعه موضع التنفيذ، وفى ظل هذا المناخ غير المسبوق للاجتماع تم إجتماع اللجنة لتفعيل دور إستراتيچية النقل البحرى والسعى بها دوماً للإرتقاء ومن ثم التنسيق بين كافة الإدارات فى المؤتمر لوضع الخطط والبرامج الهادفة حيث إننا نعيش عصر العولمة ونرصد الإيجابيات والسلبيات ويجب أن نناقش ونفعل الإيجابيات ونهمش السلبيات، وإنطلاقا مما تقدم فإن الملتقى البحرى العربى الثالث يمثل أكبر تجمع عربى على أعلى مستوى وفى كافة المجالات ومن ثم فهو يجمع كافة العناصر العاملة بالنقل البحرى العربى مجتمعه . وقد تم تخصيص الملتقى البحرى الثالث لبحث الموضوعات التالية :

أولا: متابعة أحدث الوثائق والإتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية .

ثانيا: متابعة المستجدات على الساحة الدولية البحرية فى مجال صناعة النقل البحرى .

ثالثا: متطلبات جودة الأداء فى عمل الإدارات البحرية العربية وهيئات التصنيف الدولية.

رابعا: المستجدات على الساحة الدولية فى مجال البحث والإنقاذ وإدارة الأزمات البحرية.

خامسا: تحفيز وإثراء العمل فى الشق البحرى بتكريم شخصية العام وسفينة العام وكذلك أكفأ أسطول بحرى عربى.

وبعدها تحدث اللواء مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى.

معربا أن مصر طرف أساسى بالنسبة للملتقى العربى والتى يهمها فى المقام الأول نجاح الملتقى وستسير دوما بسياسية واضحة فى خدمة الدول العربية وأن الإتفاقيات الدولية تنظم الأداء البحرى الدولى من خلال المنظمة البحرية الدولية وبعض مذكرات التفاهم الأقليمية والدولية والدول العربية كلها بتتطلع إلى تحقيق مراكز متقدمة فى المجال البحرى لاسيما أن الثروات الطبيعية الإستراتيجية حبا بها الله الدول العربية مثل النفط والغاز، وبعض الدول العربية الآن أصبحت أساطيلها فى تزايد ونظراً لأن التكلفة باهظة فتعتبر هذه الأساطيل حديثة ومتقدمة مدعمة بالتكنولوجيا والدول العربية الغنية هى التى تقتنيها وأما عن دور مصر فى الملتقى فإنها كانت سباقة له وتعتبر هى الأولى فى التنسيق مع العرب والأمانة العامة للمنظمة ومصر هى المستضيفة والراعى الرسمى للملتقى بأعتبار مصر نبض الأمة العربية.

- كلمة رئيس الأكاديمية ورئيس الملتقى العربى الدكتور جمال مختار.

أعرب الدكتور جمال مختار موضحاً بأن الأكاديمية على مدار تاريخها عقدت العديد من المؤتمرات وورش العمل لفترة تزيد عن 35 عاماً إلا أن الملتقى العربى للتعاون التقنى الذى نشهد اليوم فاعليات حفل إفتتاح دورته الثالثة يعتبر وبحق من أهم المناسبات التى تقوم الأكاديمية بإعدادها إن لم يكن أهمها على الإطلاق، والأكاديمية منذ عام 1972 حتى نهاية عام 2007 على مدار 35 عاماً تعتبر واجهة مشرقة للدول العربية فى كافة المحافل البحرية الدولية من الناحية المالية والموارد البشرية مما أهلها لتنفيذ العديد من المشاريع البحرية المحلية والإقليمية والدولية وإن إمكانيات الأكاديمية الحالية قد أهلتها فى الدخول فى شراكه مع المنظمة البحرية الدولية من خلال مذكرة تفاهم تحتضنها جمهورية مصر العربية والتى تم تجديها مرتين أخرها خلال أغسطس 2005 ولمدة عامين.

وإنه لمن دواعى سرورى أن أرى اليوم هذا التجمع العربى تحت راية جامعة الدول العربية وفى رحاب الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى على أرض جمهورية مصر العربية لبدء مرحلة جديدة من التكاتف فى مواجهة الضغوط الدولية وهدفنا واحد وهو خدمة قطاع النقل البحرى.

وبعدها تم تكريم بعض سفن الدول العربية

وسفينة العرب العام 2007 كانت من نصيب شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن بالمملكة العربية السعودية وأسم السفينة : سعودى هفوف والأساطيل العربية 2007 كانت من نصيب

جمهورية مصر العربية متوسط كفاءة 55.504

المملكة العربية السعودية متوسط كفاءة 61.814

دولة الكويت متوسط كفاءة 67.301

أما بالنسبة لشخصية العام فقد قامت لجنة التقييم على المستوى المحلى بمنح الدكتور أحمد عبد المنصف رئيس مجمع اللوجستيات والنقل الدولى جائزة المستوى المحلى وأفضل شخصية عربية للنقل البحرى الوزير محمد لطفى منصور وشخصية العام الدولية الكابتن أ. ديفيد إدواردز – المدير السابق لقسم التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية.

وكانت الجلسة الأولى، وعنوانها متحدث الشرف بالملتقى:

– برنامج التعاون التقنى للمنظمة البحرية الدولية وتفعيل دور الدول العربية للإستفادة منه والمشاركة فى إعداده وألقاها السيد دايفيد إدواردز – المدير السابق لقسم التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية.

– النقل الدولى واللوجستيات : القاها د/ أحمد عبد المنصف

– الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

الجلسة الثانية: وعنوانها "الوثائق الدولية":

- الإتفاقيات الدولية الحديثة التى تختص بالعمالة البحرية وألقاها السيد صلاح بوديمالا مدير التدريب البحرى بمكتب الهيئة بدولة الإمارات عن السيد رونالد إيفانس – هيئة تصنيف اللويدز البريطانية.
- تأثير العنصر البشرى فى تطوير النقل البحرى وألقاها السيد / لينو فاسالو – مدير الإدارة البحرية – مالطا.
- تطوير أداء النقل البحرى وألقاها سعادة كريس هوروكس الرئيس السابق للغرفة البحرية الدولية ICS .

الجلسة الثالثة: وعنوانها "صناعة النقل البحرى"

- ناقلات الغاز – أهميتها ومتطلباتها فى المنطقة العربية وألقاها المهندس/ أحمد شحاته – شركة أدكو للغاز المسال LNG .
- الحاويات- التنافس أم التكامل وألقاها الربان / محمد عبد الفتاح – الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- المرأه فى المجال البحرى العربى وألقاها د/ علابيان – الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحرى.

الجلسة الرابعة: وعنوانها "متطلبات جودة الأداء"

- الإدارة البحرية وعناصر تطويرها فى ظل المتطلبات الدولية وألقاها السيد أندرياس نور دسيث مدير السلطة البحرية الدانماركية.
- هيئات التصنيف – متطلبات إنشاء هيئات تصنيف محلية/ عربية وألقاها السيد/ ج د ا سجوبنا النائب الأول لرئيس هيئة التصنيف الهندسية .

الجلسة الخامسة: وعنوانها "إدارة الأزمات" :

- البحث والإنقاذ وألقاها رائد أليكس دالى – مركز البحث والإنقاذ – بمالطا .
- نظام تتبع السفن بعيداً المدى LRIT وألقاها السيد / باشا إستبان المدير التنفيذى للمنظمة الدولية للأقمار الصناعية المتحركة IMSO وألقاها عنه مهندس أسامة الفقى – الأكاديمى
- إدارة المخاطر والأزمات البحرية وألقاها سعادة الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية والربان عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية لشئون المنظمة البحرية الدولية وأخيراً الملخص والتوصيات وألقاها سعادة الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية والملتقى .

واختتمت أعمال الملتقى بعد التوصل إلى مذكرة التفاهم العربية فى المجال البحرى بخصوص تفعيل الأداء "مراسم التوقيع بالحروف الأولى" والتى وقعت فيها مصر والسودان ولبنان والمشار إليها جميعا للحاجة الشديده لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وكذلك تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن) فى الخرطوم (مارسو ذلك لأهمية إيجاد آليات وأطر مناسبة لتفعيل التعاون العربى كما أشارت قرارات القمة العربية فد دورتها العادية (18) فى الخرطوم (مارس 2006) القرار رقم (351) ودور كلا من مجلس التعاون لدول الخليج العربية (اللجنة المعنية) والإتحاد المغاربى (اللجنة المعنية) إضافة إلى لجان الأمم المتحد الإقتصادية "الأسكوا والأيكا" للمشاركة فى اللجنة كذلك دور المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO والأكاديمية سعياً لتحقيق أهداف واضحة وملموسة إلى جانب تعزيز التعاون وتبادل المعلومات فى ما بين الدول العربية مع التأكيد على أهمية الوصول إلى تكامل الأداء العربى.

وإنطلاقا على مما سبق تم التوصل إلى التفاهم التالى:

المادة الأولى : الأهداف
المادة الثانية : الإلتزامات
المادة الثالثة: التعاريف وحدود التطبيق
المادة الرابعة : الوثائق والإتفاقيات ذات الصلة
المادة الخامسة : التنظيم
المادة السادسة: آلية التمويل
المادة السابعة: التعديلات
المادة الثامنة: الأحكام التنفيذية

ومؤخراً فقد تم التوقيع بالحروف الأولى باللغة العربية فى مدينة الإسكندرية جمهورية مصر العربية بتاريخ الثانى عشر من ديسمبر عام 2007 م مع تسمية المفوض من قبل الدولة للتوقيع وموافاة مجمع المنظمة البحرية الدولية وتظل مذكرة التفاهم مفتوحة للإنضمام إليها كتابياً من قبل الدول العربية حتى أول فبراير 2008.



التوصيات

• وفى ضوء فاعليات الملتقى من كلمات ومحاضرات وأوراقث عمل فقد توصل الحضور بالملتقى إلى التوصيات التالية:

أكد الملتقى على أهمية وحتمية توحيد الجهود بالدول العربية لمواجهة التطورات المتلاحقة فى مجال النقل البحرى الدولى وذلك من خلال خطة طموحة يتبناها مجلس وزراء النقل العرب لتحقيق التطوير المنشود وخاصة فيما يلى:

- متابعة المخاطر والأزمات المستمرة وكذلك الكوارث وذلك بضرورة إنشاء مركز لإدارة الأزمات ككيان متخصص ووضع بدائل للسناريوهات المتوقعة لتطورها بالتنسيق مع الأجهزة والقطاعات المعنية وإستخدام أساليب علمية حديثة لرصد ما يحدث وإن إنشاء مركز لإدارة المخاطر والأزمات Risk and Crisis Management Center .
يمثل ضرورة ليكون مسؤولا مسئولية كاملة عن متابعة وإدارة المخاطر.
- الأخذ بتجربة الخطة التى تبناها مؤتمر الوزراء الأفارقة المسئولين عن النقل البحرى والتى تتكامل مع برنامج التعاون التقنى لأفريقيا عن سنة 2008 – 2009 ليكون مثالاً يحتذى للتعاون الأقليمى للدول العربية والتنسيق مع المنظمة البحرية .
- إن مصير الأسواق الصغيرة والإقتصاديات الضعيفة تتجه نحو التهميش المتزايد ما لم تحسن أوضاعها لذا نوصى بضرورة تفعيل التعاون العربى وتنفيذ التكامل فى مجال نقل الحاويات خاصة وتطوير دور الموانئ العربية كحلقة من الحلقات اللوجستية والإتجاه نحو زيادة التحوية مع التكامل من خلال التوصية لمجلس وزراء النقل العرب .
- تقوم كل أطراف النقل البحرى وصناعته والحكومات المسئولة بالتأكيد على تطبيق منظومة نظام التعريف والمتابعة بعيد المدى للسفن LRIT فى الوقت المناسب بناء على لوائح إتفاقية Solas التى تدخل حيز التنفيذ إعتباراً من أول يناير 2008 ومنظومة LRIT التى يجب أن تكون عاملة بتاريخ 31 ديسمبر 2008 .
- التوصية ببناء الكوادر النسائية العاملة فى المجال البحرى وذلك عن طريق تنفيذ برامج تدريبية معتمدة من المنظمة البحرية الدولية على مستوى العالم العربى والشرق الأوسط والتعاون مع المنظمات النسائية دولياً لتبادل الخبرات والمعرفة.
- المراجعة المستمرة من جانب السلطة البحرية المختصة بدولة العلم لمستوى عمل هيئة التصنيف المقدمة من جانبها وأن يكون عقد التفويض من نطاق التفويض بعبارات محددة.
- أن يكون للدولة العربية بصفة عامة دوراً فى كلاً من المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية (International Labour Organization ILO) والسعى لحضور اجتماعاتها بفاعلية .
- التنسيق مع منظمة العمل الدولية (International Labour Organization ILO) لتنظيم برامج التدريب إقليمى لتدريب مفتشى دولة العلم ومفتشى دولة الميناء والتفتيش على ظروف إقامة البحارة على السفن وإصدار الشهادة وفقاً لإتفاقية العمل البحرى 2006 .





فى لقاء

مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى

وبين مسئولى سلطة الطيران المدنى وقرية البضائع ومصلحة جمارك المطار ورئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوى بحضور أعضاء الشعبة

تغطية/ محمد مصيلحى

* فى لقاء مشترك نظمه أيمن الشيخ رئيس لجنة الشحن الجوى لشعبة خدمات النقل الدولى والذى قام بتقديم اللقاء برئاسة اللواء مازن نديم رئيس الشعبة وذلك بين مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى وبين مسئولى سلطة الطيران المدنى بحضور أعضاء الشعبة ومسئولى قرية البضائع الجديدة ومصلحة الجمارك بمطار القاهرة الجوى واللواء طيار أسعد درويش رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطي الجوى تناول آخر التطورات التى تشهدها حركة الشحن الجوى بمطار القاهرة وذلك يوم الإثنين الثالث من ديسمبر الماضى بفند هيليوبوليس.

* ألقى اللواء مازن نديم رئيس مجلس إدارة الشعبة كلمة فى بداية اللقاء قال فيها أن إنشاء شعبة خدمات النقل الدولى جاء إذ تجربة شركات النقل الدولى فى مصر فى العمل بقواعد النقل الدولى متعدد الوسائط.

* وأضاف أن دلائل هذه التجربة تبلورت عندما بادرت الغرفة التجارية بالإسكندرية منذ عام 1990 بتشكيل شعبة خدمات النقل و أعتبرت هى الجهة الرسمية الوحيدة لقبول أعضاء من الشركات الراغبة فى الحصول على عضوية الاتحاد العالمى لمنظمات النقل الدولى الـ FIATA والتى يمثل أعضائها أكثر من 145 دولة من مختلف أنحاء العالم ويزيد عدد أعضائها على 2858 شحن على مستوى العالم.

وقدم المهندس مدحت القاضى سكرتير عام الشعبة عرضاً تفصيلياً عن أنشطة الشعبة وأشار إلى أن الشعبة تضم فى عضوية حالياً 350 شركة شحن وتمارس الشعبة أنشطتها من خلال مجموعة من اللجان هى لجنة التحكيم والتوفيق ولجنة أعراف المهن ولجنة الشحن الجوى ولجنة الشحن البحرى ولجنة الضرائب والجمارك ولجنة التدريب والتدريب العملى ولجنة الشئون القانونية ولجنة شئون العضوية ولجنة الإعلام ولجنة مشروع مبارك كول بالإضافة إلى لجنة متخصصة فى مجال النقل الدولى متعدد الوسائط وقد أنشأت الشعبة موقعاً متطوراً على الإنترنت هو www.eiffa.org

* وأكد أن الشعبة لها دور بارز فى المشاركة فى المؤتمرات الدولية وتنظيم عدة مؤتمرات ومعارض دولية وساهمت فى إنشاء إتحاد مرحلى البضائع التابع لجامعة الدول العربية وإنضمت إلى الشعبة شركات عملاقة تجاوز رأس مالها مائة مليون جنيه، وأعلن عن وجود لجنة جديدة تم إضافتها إلى لجان الغرفة وهى لجنة الشباب وتضم فى عضويتها الشباب أقل من 35 عام.

* وقال أن هناك نشاط مكثف لعدد من لجان الشعبة مثل لجنة التدريب والتى تمثل العمود الفقرى للشعبة وتقوم بعمل برامج تدريبية لأعضاء الشعبة ويتم عقد هذه الدورات فى القاهرة والإسكندرية وهناك أكثر من دورة بالإضافة إلى مشروع مبارك كول تحت رعاية الشعبة وقد تمت تنمية هذا المشروع الذى بدأ فى بورسعيد وتم تشغيل عدد كبير من طلبة هذا المشروع فى شركات الشحن الدولى وقد حاز هذا المشروع على لقب أحسن مشروع على مستوى العالم فى التعاون المشترك بين الحكومة والقطاع الخاص وأعلن عن وجود اتجاه لعمل فصلين فى بورسعيد والقاهرة بدلاً من فصل واحد لإستيعاب أكبر قدر من الطلبة لتأهليهم على العمل فى مجال النقل الدولى.

* وقال اللواء أسعد درويش رئيس شركة مصر للطيران فى كلمته أنه قبل تولى الفريق أحمد شفيق وزير الطيران لم تكن هناك إستراتيجية للشحن الجوى وهو ما دعا إلى الإستعانة ببيت خبرة عالمى فى هذا المجال وبالفعل تم تطوير شركة مصر للطيران ووضعها على المسار الصحيح فى حركة شحن البضائع جوياً.

* وأعلن درويش عن إفتتاح المبنى الثالث لمطار القاهرة الجوى (مبنى رقم 3) الذى سيتم إفتتاحه العام الحالى 2008 وهناك أعمال تطوير لقرية البضائع .

* وخلال عرض بيان عن أنشطة الشركة أكد درويش أنه تم وضع خطط إستراتيجية تشمل خطة طويلة الأجل وأخرى قصيرة الأجل لتنشيط حجم المبيعات وزيادة عدد الوكلاء ووضع سياسة بيعيه مرنة وتطوير البنية التحتية وإعداد كوادر مدربة والعمل على كسب رضاء العملاء.

* وقال أن أسطول الشركة يضم حالياً أربعة طائرات وهناك إتجاه خلال المرحلة القادمة إلى ضم طائرات أخرى والمستهدف عام 2012 أن يصل عدد الطائرات إلى 24 طائرة مشيراً إلى أن 70% من البضائع يتم شحنها على طائرات الركاب و 30% على طائرات البضائع.

* وأضاف أن ملامح تطوير الشركة تشمل إنشاء مجمع للبضائع فى مدينة برج العرب وهناك مشروع لتطوير الشركة بالتعاون مع شركة لوفتهانزا الإستشارية وتوجد لجنة مخصصة لمتابعة أعمال التطوير فى الشركة برئاسة المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة.

* وتحدث مجدى الغندور مدير الشحن الجوى بمطار القاهرة فقال أنه تم توقيع عقد مع شركة فرابيور عام 2005 لتطوير قرية البضائع وشكلت لجنة من شركات الطيران ووزارة التجارة وشعبة خدمات النقل الدولى وشركات الشحن والهدف هو تحويل مطار القاهرة إلى مطار محورى .

* وأضافت السيدة چورچيت راتب رئيس الإدارة المركزية للمنطقة الجنوبية والوسطى إلى أن جمارك مطار القاهرة مستعدة لتقديم كافة التسهيلات لشركات الشحن فى سبيل الوصول بمطار القاهرة لأن يكون مطاراً محورياً والأمر يتعلق بمدى إستجابة هذه الشركات لأعمال التطوير وأعلنت أنه سيتم الإنتهاء من العمل بالنظام الورقى وسيتم الإعتماد على النظام الإلكترونى وإنهاء التعامل بالنقود .

هذا وقد حضر هذا اللقاء عدد 220 عضو يمثلون 200 شركة شحن دولى.

الأستاذ/ أيمن الشيخ
رئيس لجنة الشحن الجوى

اللواء/ مازن نديم
رئيس مجلس ادارة شعبة خدمات النقل الدولى

الأستاذ/ مدحت القاضى
سكرتير عام الشعبة

اللواء طيار/ أسعد درويش
رئيس مجلس إدارة
شركة مصر للطيران للشحن الجوى

الأستاذ/ محمد عباس
مدير عام نظم إدارة السلامة
وزارة الطيران المدنى

الأستاذة/ جورجيت راتب
رئيس الإدارة المركزية
للمنطقة الجنوبية والوسطى

سلطة الطيران المدنى



Evergreen's Chairman sees the container market continuing to flourish unless it encounters unexpected catastrophes

Speaking at the World Shipping Summit (China) 2007 on November 2 in Tianjin, Arnold Wang, Chairman of Evergreen Marine Corporation, addressed the audience on the subject "Growing Demand as Indicated by the Shipbuilding Orderbook".

Noting that over the past decade, China's remarkable economic growth has brought structural changes to global container shipping and other related industries, including shipbuilding and terminal operations, Mr Wang reflected on the impressive statistics:

"In 2006, container throughput in all Chinese ports reached 80 million TEU, or around one-fifth of the global volume. For cargoes from Asia to Europe and North America, China's exports have accounted for more than half of market volumes. In 2006 China gained a market share of 65% in the Trans-Pacific eastbound trade, 71% with the inclusion of Hong Kong. In the Far East - Europe westbound market, a market share of 63% was recorded for exports from China alone and 72% with Hong Kong's contribution."

Mr Wang added that given the scale of China's economic development, it is hardly surprising that China is now having a significant influence on the overall shape of global container transport and other related industries.

Turning to the subject of the global container ship newbuilding programme, Mr Wang continued:

"According to Clarkson's statistics, shipyards worldwide are expected to churn out 1,410 thousand TEU of tonnage in 2007 while in the latest building spree, vessels above 10,000 TEU have increased by a notable extent. In total, ship owners have spent $51.2 billion on container vessels, including 114 vessels above 10,000 TEU. It is believed that more than 150 such ULCS will be added to orderbook by the end of this year."

BRS-Alphaliner's newbuilding statistics echo this development, said Mr Wang:

"The ULCS fleet above 10,000 TEU will grow from four to 152 ships in four years. All these gigantic vessels are expected to join the booming Far East - Europe trade."

Mr Wang said that some people might start to wonder whether such a huge delivery of tonnage will cause oversupply and lead to market meltdown, or whether the influx of new capacity will only serve to fulfil ever increasing demand.

He believes that in order to forecast market demand/supply, it is essential to analyze the growth in real slot capacity, which can be influenced by the following factors:

- **Limitations of actual loading**

Due to loading requirements or broken space caused by special cargo, a vessel's actual carrying capability will not reach its nominal capacity. These factors include over-weight, out-of-gauge (over-high and/or over-wide), and dangerous goods, etc. For a 4,000 TEU vessel, the effective slot space can fall to under 3200TEU when the above-mentioned factors are taken into consideration.

- **Replacement of ageing fleet**

Ageing vessels account for a notable share of the total existing fleet. More than 5% of current tonnage would normally have been scrapped having reached the age of 25 years. In other words, one out of every 20 newbuildings will be used to fill the vacuum created by the disposal of ageing vessels.

In consideration of low productivity and high maintenance costs, the ageing fleet will be gradually renewed. With part of the newbuilding fleet reserved for the replacement of the ageing fleet, the growth of effective capacity supply will slow down as a result.

- **Capacity demand for feeder expansion**

To maintain the efficiency of the overall network, feeder services have to be upgraded in proportion to the expansion of mainline services. The tonnage requirement for feeder expansion will reduce the capacity growth of long-haul services.

For example, if a carrier were to deploy 10,000TEU vessels to upgrade an existing Far East - Europe service that was using 6,000 TEU ships, shifting the 6,000TEU vessels to replace 3,000TEU ships in a Far East - Mediterranean service. The 3,000TEU ships are then used to expand regional feeder networks. The cascading effects only supply 7,000 TEU of effective slots to the Far East - Europe (including Mediterranean) trade.

- **Port congestion**

In the Far East, China in particular, the handling capacity and capability of container ports is being constantly upgraded in line with bullish cargo growth. In Europe, as in the US, there are also a number of major expansion plans but due to environmental concerns, lengthy consultations and public enquiries are creating major delays measured in years, not months. These bottleneck problems will gradually influence operational efficiency and restrain effective capacity growth.

- ***Longer trade routes***

On the one hand, the booming Far East - Europe market brings huge cargo volumes to carriers. But on the other hand, the longer trade route requires more vessels than other trades and imposes mitigating effects on actual capacity growth. With most ULCS newbuildings deployed on the Far East - Europe trade, the growth of effective slots will be slower than the nominal capacity increase, and this will help to stabilize the global container shipping market.

For instance, it takes four to five ships to run a Far East - US West Coast weekly loop but it requires eight to nine ships for a Far East - Europe weekly service. The deployment of eight 8,000TEU vessels can form two weekly services on the Far East - USWC trade and increase weekly capacity supply by 16,000TEU. In contrast, the same eight vessels can only constitute one weekly service when shifted to the Far East - Europe trade and reduce the capacity increase by half.

- **Crowding-out effect of way cargo**

Long-haul services can also carry way-cargo, and thus dilute capacity supply for the main trade. For example, Far East - Europe services can serve the Red Sea market en route to Europe. Far East - US East Coast all-water services can carry cargo in transit to South America.

Mr Wang also commented on the relationship between global economic growth and container volumes:

"There used to be a proportional connection between the growth rates of global economic development and container volume. Under normal circumstances, the increase rate of container cargo is around 2.4 times that of economic growth. But due to the impact of outsourcing trends, the situation has started to change in recent years. The ratio climbed to 2.8 and 3.6 for 2000 and 2003 respectively.

"In 2004 and 2005, with the outsourcing trends more or less established, the ratio fell to the previous level. According to forecasts by the IMF (International Monetary Fund), the global economic growth rate will range between 4.2% and 4.3% during 2006 - 2010. Based on the cargo multiple of 2.4, global container cargo volumes are expected to increase by 10-11% in the coming years.

"The pointers above indicate that cargo volumes will continue with stable growth while the tonnage supply will increase slower than expected. Therefore, it is believed that the container shipping market will continue to flourish unless the global economy is impacted by unexpected catastrophes."

Container shipping is an open and very competitive market, said Mr Wang:

"Changes in capacity demand and tonnage supply will directly influence freight rates and loading performances. Furthermore, this industry requires huge investments but only generates slim profits. In the last 10 years, fierce competition has driven the industry's profitability down to micro levels or even into frequent losses. Container shipping has become the least lucrative section of the whole logistic chain.

"For example, the industry achieved a record profit in 2004. But an American Shipper study revealed an average profit ratio of 10% in that prosperous year compared to 5% for a normal year. Given the limited profit margin, carriers' profit outcomes can easily turn negative when freight rates drop by 5% or costs increase by the same level.

"For the years to come, it is forecast that the development of the container shipping industry will continue along a rising path, based on continuous cargo growth and stable capacity increases.

"We believe that rational competition is the foundation on which we can create a win-win situation among competitors and conduct reciprocal business with customers. We are glad to join with other carriers to explore avenues whereby we can continue our contribution to the development of the global econom

International

أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يهنئون

السيد اللواء/ **ممدوح دراز**
على الثقة الغالية التى أولتها سيادته
القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لهيئة موانى البحر الأحمر
متمنين لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع
تستجيب لإستغاثة الخط الملاحى هابج لويد Hapaglloyd
لاهور إكسبريس تدخل حاويات دمياط

SYSTEM CERTIFICATION ISO 9001 SGS

DCHC DAMIETTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

إسم السفينة	: لاهور إكسبريس
جنسية السفينة	: هونج كونج
الخط الملاحى	: هابج لويد (Hapaglloyd)
جنسية الخط الملاحى	: ألمانى (HLC)
التوكيل الملاحى	: ميد ليفنت (Medlevent)
رحلة السفينة	: ميناء نيو يورك . ميناء بورسعيد
كمية التفريغ	: حوالى 400 حاوية
مكان الحادث	: المحيط الأطلنطى
عدد الحاويات	: التى سقطت فى المحيط 32 حاوية
دخول ميناء دمياط	: يوم 2007/11/15م

تراكت السفينة لاهور إكسبريس على رصيف الحاويات رقم (4) وهى تحمل جنسية (هونج كونج) تابعة للخط الملاحى الألمانى Hapaglloyd (هابج لويد) يوم الخميس الموافق 2007/11/15م ، وتم العمل عليها يوم 2007/11/16م الساعة الرابعة صباحا ، علما بأن السفينة تعرضت لحادث نتيجة سوء الأحوال الجوية بالمحيط الأطلنطى أثناء قدومها من ميناء نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية إلى ميناء بورسعيد مما أدى إلى سقوط عدد (32) حاوية بالبحر ووجدت تلفيات بالعديد من الحاويات على السفينة علما بأن معظم الموانئ رفضت دخولها مما أدى إلى إستغاثة الخط الملاحى إلى شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع لدخولها الميناء والتعامل معها ونظراً لخبرة العاملين بشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع وإبداء روح التعاون من قبل الشركة وافق السيد / رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب على دخول السفينة وقام سيادته بمتابعة العمل بنفسه على الرصيف المتراكية عليه السفينة وتم التعامل مع جميع الحاويات المنوط بها التفريغ مع مراعاة عوامل الأمن والسلامة لجميع العاملين والسفينة والمعدات .





رؤية موانى دبى العالمية

كلمة الأستاذ/ حسن محمد هادى نائب رئيس موانى دبى العالمية

أشارككم رؤية موانئ دبى العالمية. فى سياق كلمتى أمامكم سوف أعرض على مسامعكم بعض العوامل التى بوأت موانى دبى العالمية وجعلتها واحدة من أضخم وأعتى شركات إدارة وتشغيل الموانئ فى العالم.

تشهد موانئ دبى العالمية حالة من التطور المستمر والتحرك النشط فى مسعاها الرامى إلى تطوير منشآت الموانئ والشحن البحرى ذات المستوى العالمى. وتبدو النتائج جلية فى منجزات رائعة تم تحقيقها فى فترة وجيزة من الزمن واليوم تحتل موانئ دبى المرتبة الثالثة عالميا بين شركات تشغيل موانئ الحاويات حيث تشغل 42 ميناء للحاويات فى 22 بلداً.

وقد أرتقينا إلى هذه المكانه المرموقة بعد استحواذ على شركة "بى أند أو" التى مكنتنا من توسيع عملياتنا فى شبه القارة الهندية، ومنطقة الشرق الأقصى، وأوروبا، والأمريكتين، وأستراليا، إضافة إلى الإمارات العربية المتحدة، ومحلياً نحن نساعد فى دفع عجلة النمو فى إقتصاد الإمارات من خلال عملياتنا فى جبل على المحطة الأولى والثانية وميناء راشد، وعقد إدارة ميناء زايد فى أبو ظبى، وعقد إمتياز حصرى بتشغيل ميناء الفجيرة والتوسعات القائمة الآن فى ميناء الفجيرة، والمشروع الذى هو قيد الإنشاء ميناء خليفة الصناعي بالشراكة مع شركة موانئ أبو ظبى.

وقد نجحت موانئ دبى العالمية عبر الرؤية الثاقبة والتخطيط المحكم، فى مواكبة مسيرة النمو التجارى الاستثنائية فى دبى. وهذه ليست سوى البداية لأننا نعتزم إقامة مشاريع رائدة كبرى فى المستقبل.

لكن قبل أن أتحدث عن المستقبل أود أن أخذكم فى جولة مختصرة نستطلع فيها أحدث منجزاتنا . ففى مجال الحاويات محلياً أنجزت موانئ دبى العالمية مناولة 8.92 مليون حاوية نمطية عام 2006 ما جعلها فى المرتبة الثامنة على صعيد موانئ الحاويات. وكنا قد أنجزنا عام 2005 – 7.62 مليون حاوية نمطية وإحتلينا المرتبة التاسعة عالمياً.

وتوفر موانئ الحاويات فى دبى منشآت عالمية الطراز بمساحة إجمالية تبلغ 2265 ألف متر مربع و 45 رافعة برجية و 183 رافعة إطارات مطاطية بين ميناء جبل على وميناء راشد و عالمياً نتوقع إنجاز 48 مليون حاوية نمطية فى السنة الحالية وتشير الدراسات للوصول إلى 90 مليون حاوية فى عام 2017.

ولكن كيف بلغنا هذه المرتبة؟ أعتقد أن نجاحنا فى التحول إلى مركز شحن بحرى رائد تحقق بفعل عدد من العوامل.

محلياً العامل الأهم كان الموقع . فدبى تقع على البوابة التى تربط الشرق بالغرب وهى من الناحية الإستراتيجية واقعة على نقطة العبور الإنسيابى الطبيعى لحركة الشحن البحرى العالمية. ولذلك فإن الموقع الجغرافى لدبى يوصلنا إلى أسواق تخدم أكثر من مليار ونصف مليار نسمة.

ومن الطبيعى أن يكون دور الموقع عديم الجدوى لولا الرؤية الثاقبة لقيادتنا فى دبى التى حرصت على تطوير الموانئ من نقطة الصفر، وتوفير بيئة عمل مستقر تمتاز بالمرونة وتدعم النشاط التجارى.

ومما أكمل دور الموقع ، الإستثمار الحكيم ليس بجوانبه المالية فحسب بل الإستثمار فى العنصر البشرى و الأنظمة والبنى التحتية التى أخذت بعين الإعتبار متطلبات السوق الراهنة وأفاق النمو المستقبلى.

وعلى سبيل المثال فلنتطرق إلى ما حدث فى الميناء الرئيسى ميناء جبل على.

يعتبر ميناء جبل على من الموانئ الأرقى تقنية والذى يستخدم أحدث التجهيزات فى العالم، حيث يشمل أضخم الرافعات البرجية المستخدمة على مستوى العالم والتى تحمل 4 حاويات قياس 20 قدماً وحاويتين من قياس 40 قدماً وهذه التجهيزات هى التى منحتنا القدرة للتعامل مع السفن الضخمة من الجيل الجديد التى تحمل 12000 حاوية نمطية.

وقد أعتمدت موانئ دبى العالمية قبل عامين برنامج توسعة طموح فى ميناء جبل على. ويتمثل جزء من هذا البرنامج فى رفع طاقة الميناء من الحاويات على مرحلتين وهو محطة جبل على الثانية والثالثة.

وقد أنجزت المرحلة الأولى ووضعت موضع الإستخدام الفعلى عام 2007 وينتظر أن تستكمل بشكل نهائى عام 2008 وأتاحت لنا المحطة الجديدة إضافة ثلاثة مراسى ، مما رفع طاقة مناولة الحاويات الإجمالية فى الميناء بحدود 2 مليون حاوية لتصل إلى 11 مليون حاوية نمطية. وتطلب مشروع التوسعة إستثمارات بقيمة 1.5 مليار دولار وسوف تمكن المحطة الجديدة والتوسعة المستقبلية دبى من الحفاظ على موقعها الإستراتيجى فى مجال الشحن البحرى والدعم اللوجستى بدون تعريض كفاءتها لأى تراجع.

ومن الواضح أن إستثمارات موانئ دبى العالمية تأتى حتى قبل أن يفكر العملاء فى طلبها فالطاقة الإضافية سوف تترجم إلى كفاءة أعلى وإلى سرعة ومرونة وتميز.

وأستشراف حاجات المستقبل هو العامل الرئيسى فى إنشاء شركة ناجحة كما أن التخطيط المسبق لضمان إستمرار الخدمات دون إنقطاع والإستخدام الأمثل للمنشآت عناصر حساسة فى الفوز بالمنافسة و تجنب إختناق العمل.

وتعمل موانئ دبى العالمية على تحديث إستراتيجية نجاحها وعملياتها بإستمرار، فى إطار البحث عن التميز وضمان إستمرار دورها كلاعب رئيسى فى قطاع الشحن البحرى وموانئ الحاويات العالمية. إننا نطور إنتاجيتنا وتجاوبنا وكفاءتها لتكون دائما منسجمة مع أعلى المعايير العالمية وهذا أمر جوهرى لأننا نعتبر أنفسنا أكثر من مجرد مشغل موانئ حاويات، فنحن حلقة مهمة فى سلسة التوريد العالمية.

وفى إطار كل ذلك نضع العملاء فى بؤرة تركيز موانئ دبى العالمية تركيزاً شديداً على رضا العملاء ونذهب إلى أبعد مدى فى محاولة أستشراف أفاق توقعات عملائنا وحاجاتهم وبذل أقصى الجهود لتلبيتها. ولاشك أن موقعنا فى المنطقة الحرة لميناء جبل على ميزة إضافية كبيرة فقد كانت سلطة المنطقة الحرة فى ميناء جبل على شريكاً رئيسياً ومحفزاً على تطوير ميناء جبل على واليوم لدينا 5500 شركة ضمن المنطقة الحرة تعمل فى مجالات الصناعة والتجارة والخدمات اللوجستية إضافة إلى عدد من وحدات الخدمات الصناعية.

والمنطقة الحرة فى ميناء على هى أيضاً محرك دفع لنمو الشركات وتتيح فرصاً كبرى لعملائنا الحاليين كى يوسعوا خدماتهم اللوجستية كما توفر المنطقة الحرة قاعدة إضافية وخدمات شحن الترانزيت التى تحظى بجاذبية لدى شركات الشحن البحرى الجديدة العاملة فى المنطقة.

وكما ترون ، ليس هناك عامل بعينه مسئول عن صعودنا إلى القمة إنها مجموعة عوامل مجتمعة تدعمها الرؤية الحكيمة لقيادتنا والتحديث والتطوير والتصميم الصارم على تحقيق النجاح.

لقد خصصت جزءاً من الوقت لتوضيح الطريقة التى أوصلتنا إلى ما نحن عليه حالياً لكنى متأكد من أن السؤال الذى يدور فى ذهن كثيرا منكم هو .. ما الذى يخبؤه المستقبل؟

نحن متأكدون من أن المنطقة لن تشهد تراجعا فى النمو. وحسب معلومات المعهد الدولى للتمويل ، فإن الناتج الإجمالى المحلى لدول مجلس التعاون الخليجى الذى يضم ست دول هى : الأمارات والسعودية وقطر وعمان والبحرين والكويت ، حقق زيادة بنسبة 75% على مدى السنوات الثلاث الماضية . وهذه بيانات مذهلة تضع هذه المجموعة فى المرتبة السادسة عشر عالمياً من حيث حجم إقتصادها أضف إلى ذلك أن دول المجلس سوف تشهد فائضاً تراكمياً فى ميزانياتها قيمته 500 مليار دولار بين عامى 2005 و 2010 ما يعنى أن المستثمرين العرب لديهم المعين المالى الذى يمكنهم من الأستمرار فى تطوير إقتصادياتهم الداخلية فى نفس الوقت الذى يتطلعون فيه إلى فرص تنويع محافظ إستثماراتهم عالميا.

وعلى أى حال ولكى نستمر على هذا المنوال ، ينبغى أن تتاح الموارد والأمكانات بالسرعة القصوى وبناءاً عليه شهدنا زيادة ثابتة فى عدد شركات الملاحة البحرية بنسبة تراوحت بين 15و20% خلال الأعوام القليلة الماضية ونتوقع إستمرار هذه الزيادة مع إستمرار مشاريع التوسع وإرتفاع عائدات النفط والنشاط الإقتصادى المزدهر.

وتجذب دبى، بفضل موقعها الإستراتيجى الممتاز وأقتصادها المفتوح، طائفة من قطاعات الخدمات العالمية وهذه القطاعات بحاجة إلى خدمات ولذلك شهدنا إطلاق عدد من المشاريع الكبرى لتلبية الطلب المتزايد على هذه الخدمات.

وهناك حالياً العديد من المشاريع الطموحة غير المسبوقة قيد الإنجاز فى دبى يمكن تسليط الضوء عليها و لكننى سأكتفى بالتركيز على مشروعين فقط لإعطائكم فكرة عن مدى أهميتها فى تطوير نشاطنا.

مشروع مدينة مطارات جبل على وهو المشروع الأكثر أهمية الذى سيعزز مكانة جبل على كأكثر موانئ العالم حيوية ونشاطاً فى مجال الشحن البحرى والجوى والميزة الفريدة لهذا المشروع أنه سيتيح نقل الشحنات من السفن إلى الطائرات فى أقل من 20 دقيقة وسوف يشمل المشروع مطار دبى وورلد سنترال ومدينة دبى للخدمات اللوجستية.

أما مدينة دبى للخدمات اللوجستية فهى مدينة ضخمة متعددة المهام الخاصة بالطيران وهى جزء من أول منصة نقل وخدمات لوجستية متكاملة عالمية متعددة الأنماط.

وسوف تبدأ هذه المدينة التى تقام على مساحة 25 كيلو متراً مربعاً، عملياتها نهاية عام 2007 وقد صممت بحيث تؤمن خدمات 12 مليون طن من الشحنات الجوية سنوياً من خلال 16 محطة شحن هذا النمو الجامح سوف يجب معه كلاً من فرص العمل والتحديات لخطوط النقل البحرى. وسوف يزيد من حجم حركة التجارة مما يسفر عن اقتصادات نشطة وفاعلة من الحجم الكبير. وإذا تأملنا الطاقة الإجمالية لموانئ الحاويات العالمية عام 2006، نجد أنها تجاوزت 455.9 مليون حاوية نمطية ويتوقع أن يصل الطلب على هذه الحاويات عام 2009 إلى 490.28 مليون حاوية نمطية مما يعنى أننا بحاجة للتوسع بشكل كبير لتلبية هذا الطلب.

كما أن ذلك سيوفر بدائل لشركات الشحن البحرى التى تسير سفناً ضخمة حسب الطلب. ويتوقع الخبراء أن يشهد سوق الشحن البحرى هذا العام زيادة بنسبة 200% فى عدد السفن التى تحمل أكثر من 7500 حاوية.

وعلى أية حال ، سيطرح ذلك عدداً من التحديات منها الحاجة إلى التخطيط وإلى توفير المزيج المناسب من كميات الشحنات وخطوط الملاحة كى يصبح من المكن الحفاظ على حركة تجارة متوازنة على المدين القريب والمتوسط . كما أن معالجة مشاكل الإختناقات والزحام التى تواجهها سلاسل التوريد مسألة غاية فى الأهمية أيضاً.

ونحن كشركة تشغيل محطات حاويات لابد أن نأخذ بالإعتبار عوامل أخرى مثل ضمان أن لا يضيع فى البر ما يتم إنجازه فى البحر . فلابد أن نحافظ على إلتزاماتنا إزاء عملائنا على المدى البعيد وأخيراً ينبغى إقامة التحالفات فى التوقيت المناسب وفى المكان المناسب.

ويسعدنى أن موانئ دبى العالمية – الإمارات تقابل هذه التحديات بتوفير الإستثمارات الوفيرة لتطوير مشاريع البنى الأساسية ومن خلال التخطيط المحكم والتركيز الإستراتيجى سوف نستمر فى توفير منصة لعملائنا بحيث نتيح لهم الحفاظ على تميزهم وإمتلاك القدرة على الرهان على فرص النمو فى الشرق الأوسط.

أعتقد أن قطاع النقل البحرى يشهد تغيرات إستثنائية نتيجة للعولمة . وتشهد سلاسل التوريد توسعاً مع نمو عمليات التصنيع عالمية الموارد. ونتيجة لذلك فإن شركات الشحن البحرى باتت أكثر إنشغالاً من ذى قبل ويتزايد الطلب على سلاسل التوريد من قبل حركة التجارة العالمية وتمتاز القضايا اللوجستية بأنها على رأس أولويات هذه الحركة وستبقى كذلك.

ويقتضى هذه الظروف فإن كفاءة الخدمات اللوجستية للموانئ تصبح بإستمرار عنصراً جوهرياً فى حركة إنسياب السلع العالمية والخدمات، وينبغى على شركات تشغيل الموانئ أن تبذل قصارى جهدها لتلبية إحتياجات العملاء المتغيرة والسريعة التوسع.

ونحن فى موانئ دبى العالمية – الإمارات صممنا على أن نستمر فى التركيز على حاجات عملائنا .

يعود الأستاذ عبد السلام السيد أحمد مشرف تحرير المجلة للكتابة مرة أخرى بعد غيبة عن الكتابة العددين السابقين وكانت قد ألمت بسيادته وعكة صحية شفاه الله منها .
وأسرة تحرير المجلة وقراؤها يرحبون بعودته ويتمنون لسيادته دوام الصحة والعافية

على هامش القمة الثانية الأوروبية الأفريقية

بقلم/ عبد السلام السيد أحمد

عقدت بالعاصمة البرتغالية لشبونة القمة الثانية لرؤساء دول وحكومات 54 دولة أفريقية و27 دولة أوروبية، وقد بلغ عدد الاجتماعات حوالى ستة عشر اجتماعا .. والقى الرئيس **محمد حسنى مبارك** بصفته الرئيس الحالي للقمة الأفريقية - الأوروبية كلمة أفتتاحية مهمة أشار فيها إلى أن الدول الأفريقية تتطلع لمشاركة استراتيجية جديدة تحقق مصالح دولنا وشعوبنا وتدفع بالعلاقات والتعاون لافاق رحبة، كما طرح الرئيس المحاور الأساسية للمشاركة الافرو أوروبية وما تستند اليه الرؤية المصرية التى تقوم على التكافؤ والاحترام المتبادل وما تم انجازه خلال فترة رئاسة مصر للقمة الأولى من أجندة التعاون الأفريقى - الأوروبى، وقد أشاد القادة الأفارقة والأوروبيين بخطاب الرئيس لأنه تضمن قضايا أتسمت بالشمول والعمق ورؤى تعبر عن الأولويات والمشكلات والصعاب التى تواجهها القارة الأفريقية . وقام الرئيس **مبارك** بتسليم رئيس الوزراء البرتغالى **جوزية سوقراطيس** رئاسة القمة ، كما تم اقرار جدول أعمال القمة الذى أبرز حرص الجانبين على التوصيل الى مضمون المشاركة الاستراتيجية الجديدة بما يحقق دفعة للتعاون المشترك وتحقيق التكافؤ بين أفريقيا واوروبا لوجود احتياج متبادل بينهما . وواصلت القمة فى اجتماعاتها مناقشة خمس محاور أساسية وهى الحوكمة وحقوق الانسان ونزاعات السلم والأمن والهجرة والتغير المناخى والبنية الأساسية والتنمية، وواصلت القمة فى مناقشاتها السبل الممكنة لمساعدة أفريقيا لمواجهة مشكلات الديون التى تجاوزت 350 مليار دولار، ومشكلات التصحر والجفاف والفقر والمجاعة والحروب الأهلية اضافة الى قضايا المرأة والانجاز غير المشروع للبشر.

وطرحت مصر على القمة عدد من المبادرات فى اطار استراتيجية المشاركة الأفريقية - الأوروبية ومن أهمها المبادرة الخاصة بملف المقتنيات الثقافية التى انتقلت بطريقة غير مشروعة لأوروبا . والمبادرة الخاصة بحقوق المهاجرين الأفارقة فى الخارج، وازالة الألغام ومخلفات الحروب فى أفريقيا.

آراء وأقتراحات الزعماء

تخللت إجتماعات القمة آراء وإقتراحات الزعماء وكبار الشخصيات التى كان من أهمها:

* تأكيد جوزيه سوقراطيس رئيس الوزراء البرتغالى على أنه تم التطرق لمختلف المسائل التى تهم أفريقيا وأوروبا فى القمة، وإعرابه عن إرتياحه لسير الأعمال حيث لم تكن هناك أى محرمات فى القمة وأنها تؤسس علاقة ناجحة ومفتوحة.

* تأكيد جوميز كرافينو وزير التعاون والتنمية فى البرتغال أن جميع الأهداف التى وضعها للقمة قد أنجزت، ولا يمكن وصف القمة بانها طريق لحل المشكلات الحالية، وإنما تاتى لإعادة صياغة علاقات أوروبية – أفريقية جديدة، ولتشجيع الحوار بين الجانبين وليست لحل مشكلات معينة.

* تحذير عمر كونارى رئيس مفوضية الإتحاد الأفريقى دول الآتحاد الأوروبى من أن يؤدى إبرام إتفاقات تجارية على أسس غير عادلة إلى إيجاد مناطق فى آفريقيا تضر بمصالح مناطق أخرى، وأنه سوف لا يتم السماح لأحد العمل على خروجنا عن إيماننا بضرورة حماية النسيج الإقتصادى لأفريقيا.

* مطالبة الرئيس الليبى معمر القذافى الدول الأوروبية بتعويضات عن الفترة الإستعمارية السابقة.

* دعوة الرئيس الغانى جون كوفور الذى يترأس الدورة الحالية للإتحاد الأفريقى إلى نسيان ماضى أفريقيا الإستعمارى حيث كانت العلاقة غير سعيدة بين القارتين على مدى الخمسمائة عام الماضية، وضرورة العلاقة الجديدة بين أوروبا وأفريقيا فى المرحلة الحالية.

رؤية .. ورؤية

* إن الرؤية الأوروبية تؤكد حاجة الأفارقة إلى مساعدة أنفسهم أولا قبل مساعدة الآخرين لهم ببذل مزيد من الجهود من أجل التنمية الشاملة ونبذ الخلافات والصراعات، وتركز الأجندة الدائمة لآليات الحوار مع القارة الأفريقية من المنظور الأوروبى على سبل تعزيز المشاركة بين أوروبا وأفريقيا خلال الفترة القادمة، ودعم الحكم الرشيد وحقوق الإنسان والديموقراطية، ومحاربة الفساد كآليات لتعزيز حوارات النظم السياسية الأفريقية وتطوير أدائها فى مختلف مجالات التنمية، ومحاربة مشكلات القارة الأفريقية والبحث عن حلول جادة وحقيقية.

* يرى الأفارقة أن قارتهم تواجه ظروفاً خارجية غير مواتية بسبب تدنى الأسعار العالمية للسلع الأولية التى تصدرها القارة إلى الخارج، وإنخفاض نصيبها من التجارة الخارجية بجانب تجاوز ديونها الخارجية 350 مليار دولار، ويؤكد الأفريقيون على أن قارتهم لا تتسول، وأنها قادرة على الدخول فى مشاركة إستراتيجية عادلة مع أوروبا تساعدها فى تحقيق أمالها فى مجال التنمية الشاملة الدائمة.

إعلان لشبونة

صدر فى ختام القمة إعلان لشبونة الذى أكد ضرورة تدشين مرحلة جديدة من التعاون بين الطرفين الأفريقى والأوروبى تتجاوز تراكمات الماضى، ويؤكد الإعلان أن القمة توفر للجانبين الأفريقى والأوروبى فرصة فريدة للتصدى للتحديات المعاصرة التى تواجه القارتين، وإدراك الإتحاد الأوروبى وأفريقيا أن المستقبل المشترك للجانبين يتطلب منهجا شجاعا يسمح بمواجهة متطلبات عالمنا الحاضر وهو يجتاز مرحلة العولمة، وقد أشاد الإعلان إلى عزم القادة الأفارقة والأوروبيين على بناء مشاركة جديدة تقوم على المساواة تعطى بالكامل رؤى الطرفين نحو المستقبل حيث أن المشاركة الجديدة مبنية على إعلان وخطة عمل القاهرة 2000 والتى تركز على المساواه ومبادئ الإحترام المتبادل، وبما يمكن من مواجهة التحديات المشتركة فى إطار السعى من أجل السلام والإستقرار والتقدم والتنمية.

وثيقة المشاركة الاستراتيجية :

تبنت القمة الأوروبية الأفريقية الثانية وثيقة المشاركة الإستراتيجية الأوروبية الأفريقية التى تتضمن بنودا لتعزيز العلاقات السياسية والإقتصادية، بين الجانبين، كما تتضمن الوثيقة أيضا تعهدات بتعزيز العلاقات الأفريقية الأوروبية فى مجالات الأمن والتنمية والحكم الرشيد.







ومازال ملف الإجتماع الخامس والثلاثين لإتحاد الموانئ العربية مفتوحاً

(الموانئ السعودية حاضرها ومستقبلها)

كلمة الدكتور خالد بوبشيت رئيس المؤسسة العامة للموانئ السعودية



الفرص الإستثمارية المتاحة فى الموانئ:

تتوفر الآن أمام القطاع الخاص العديد من المشروعات المطروحة حالياً للإستثمار فى جميع موانئ المملكة تقريباً بعد إعادة تقسيم ودمج بعض الأرصفة والمحطات فى ميناء جدة الإسلامى لتطويرها وزيادة قدراتها الإستيعابية، والاتجاه نحو إنشاء محطات جديدة للحاويات فى كل من ميناء جدة الإسلامى وميناء الملك عبد العزيز بالدمام وميناء ضبا بنظام (BOT) ، ومشروع إنشاء ميناء رأس الزور فى المنطقة الشرقية من المملكة الذى سيخدم المدينة الصناعية التعدينية فى تلك المنطقة، علاوة على المنافسات الجديدة التى تم طرحها فى بقية الموانئ لقرب إنتهاء بعض عقود الإسناد السارية حالياً فى هذه الموانئ.

وهناك العديد من الفرص الإستثمارية الواعدة الأخرى المتاحة أمام جميع الشركات المتخصصة للعمل فى الموانئ السعودية بعد تنفيذ مشروع الجسر البرى الذى يتكون من خط جديد بطول حوالى 950كم يربط الشبكة الحالية من مدينة الرياض إلى ميناء جدة الإسلامى وخط آخر بطول حوالى 115 كم لربط مدينة الجبيل بالشبكة الحالية فى مدينة الدمام، ومشروع المنطقة الغربية الذى يتضمن تنفيذ خطوط جديدة بطول 570كم تربط مكة المكرمة بالمدينة المنورة مروراً بمدينة جدة ومدينة ينبع، وهناك مشروع الشمال الجنوب الذى يربط شمال المملكة حيث مناجم الفوسفات والبوكسايت مع مدينة الجبيل الصناعية بطول 1300 كم تقريباً.

ويعنى تنفيذ هذا المشروع ربط البحر الأحمر بالخليج العربى، وسيكون للجسر تأثيراً كبيراً على نمو أنماط النقل إلى أسواق المملكة وتحقيق وفورات فى إقتصاديات النقل، علاوة على خدمة البضائع الواردة من أسواق شرق أسيا عموماً عبر ميناء الملك عبد العزيز بالدمام وأسواق أوروبا وأمريكا الشمالية عبر ميناء جدة الإسلامى، أى أنه سيساهم فى جذب مزيداً من التجارة العابرة (المسافنة) مما يعزز من مكانه مينائى جدة الإسلامى والملك عبد العزيز بالدمام، وتحويلهما إلى موانئ محورية فى المنطقة.

نهج الموانئ السعودية فى المرحلة المقبلة

حددت المؤسسة العامة للموانئ المنهج الذى ينبغى أن تتبعه لبلوغ أهدافها فى المرحلة المقبلة ، وذلك من خلال ما يلى:

- مسايرة التطورات المتسارعة والتوجهات العالمية المتغيرة فى صناعة النقل البحرى التى تتطلب سرعة إتخاذ القرارات.
- تطبيق المعايير الإقتصادية فى الإدارة والتشغيل.
- إنشاء الشركات المتخصصة أو المساهمة فيها التوسع فى أعمال التخصيص والإسناد إلى القطاع الخاص.
- تطبيق المعايير الإقتصادية عند تسعير أجور خدمات المختلفة بشكل صحيح، بالإستناد إلى معلومات مراكز التكلفة والإيرادات والمقارنة مع الأجور المطبقة إقليمياً ودولياً.
- إبرام تعاقدات تشغيل وإدارة المحطات بالصيغة التجارية التى تحقق أقصى منفعة للإقتصاد الوطنى، وإسناد العقود التجارية بالشكل الذى يحقق المصلحة العامة للدولة.
- القدرة على إستغلال حركة التغيرات العالمية التى ينتج عنها ولادة فرص جديدة لتقديم خدمات ذات ربحية عالية، وإستحداث أساليب جديدة لإستثمار تلك الفرص.
- مواجهة المنافسة الحادة القائمة بين موانئ المنطقة وبعض الموانئ العالمية، وذلك بمنح المرونة الكافية للمؤسسة لإستقطاب التجارة البحرية.
- جذب الكفاءات المتخصصة التى تتطلبها حاجة العمل وتنمية قدراتهم ومهاراتهم وتوفير الإستقرار الوظيفى لحثهم على الإبداع والتميز.
- تحقيق عوائد مالية مجزية نتيجة زيادة الطلب على خدمات الموانئ وزيادة الإيرادات مما يساهم فى تنويع مصادر الدخل الوطنى ودعم الخزينة العامة للدولة وزيادة مواردها.

الخطوات التطويرية لموانئ المملكة :

أولا الخطوات التنظيمية:

دراسة فصل المهام التشريعية التى تقوم بها عن المهام التنفيذية، بحيث يصبح كل ميناء وحدة تجارية مستقلة - يتولى إصدار القرارات على مستوى إدارة الميناء، وتكون الموانئ مثل أى مؤسسة تجارية كبرى تتألف من عدة أقسام، وتصبح المؤسسة بمثابة الشركة القابضة لموانئ المملكة ويعطى لكل مدير ميناء نفس السلطات والصلاحيات التشغيلية، وسينحصر دور المؤسسة فى أنواع الأنشطة التى عادة ما يتم القيام بها من قبل الإدارة العليا فى الشركة القابضة بحيث تشمل أنشطتها وضع التخطيط والإستراتيجيات العامة لقطاع الموانئ لضمان إستيفاء الإحتياجات والمتطلبات الوظيفية، وكذلك تعيين مديرى الموانئ وتقييم أدائهم وضمان سلامة ومناسبة التنافس فيما .بين الموانئ

- الإستمرار فى تبسيط الإجراءات الإدارية والمستندية التى تؤديها الجهات المرتبطة بخدمات الموانئ وزيادة التنسيق مع الأجهزة الحكومية والجهات الأخرى ذات العلاقة، لإتخاذ الخطوات التنفيذية لتشغيل المشروع السعودى لتبادل المعلومات (SAUDI_EDI) والذى يتيح إنجاز كافة عمليات الموانئ الكترونياً، وإستكمال الخطوات الخاصة بتخصيص مجمع فى كل من ميناء جدة الإسلامى وميناء الملك عبد العزيز بالدمام لضم جميع موظفى الدوائر الحكومية العاملة فى الميناء تحت سقف واحد، وكذلك الوكلاء الملاحين والمخلصين الجمركيين ذوى العلاقة بفسح البضائع.
- تطوير أعمال المجالس الإستشارية فى الموانئ، لمواكبة منظومة التطوير لأساليب التشغيل والتحديث بالموانئ، وذلك بإتاحة الفرصة لتمثيل أكبر القطاع الخاص بإنضمام ممثل عن الشركات المستثمرة فى إدارة وتطوير الميناء فى عضوية المجلس بإعتبار القطاع الخاص شريك إستراتيجى فى إدارة وتشغيل وصيانة مرافق الموانئ السعودية.
- تأهيل الكوادر البشرية بصفة مستمرة لتكون قادرة على مواجهة كل الظروف التى تواجه الطلب على خدمات الموانئ وإدارة العمل فى هذا القطاع بكل كفاءة واقتدار، وإستقطاب المزيد من خريجى كلية علوم البحار المتخصصون فى الأعمال البحرية التى لا تتوفر فى سوق العمل السعودى والدفع بهم للعمل فى الموانئ وزيادة أعداد المبتعثين للخارج للدراسة بالمعاهد والكليات المتخصصة لاسيما فى المجالات والتخصصات البحرية والفنية التى يحتاج إليها سوق العمل فى الموانئ.
- وضع ضوابط جديدة لتنظيم تفتيش عفش وأمتعة الركاب بواسطة الأشعة السنية فى جميع موانئ المملكة التى يتوافر بها محطات للركاب وذلك للحفاظ على سلامة الأرواح والممتلكات، وتسهيل حركة السفر عبر الموانئ السعودية .
- وضع الترتيبات اللازمة لإنشاء أندية للبحارة فى موانئ المملكة، وذلك لتسهيل دخول وخروج وإقامة الطواقم الملاحية السفن القادمة للمملكة وتنشيط حركة السياحية البحرية فى المملكة .

ثانيا: الخطوات التشغيلية:

تحديث أساليب مناولة البضائع ورفع كفاءتها

تامين أحدث معدات مناولة البضائع التى يمكنها التعامل مع أجيال السفن الجديدة عن طريق القطاع - .الخاص

- تنفيذ برنامج إحلال للمعدات القديمة وتطوير معدات مناولة البضائع وإطالة العمر الأفتراضى لها، مع الحرص على إجراء عمليات الصيانة الوقائية للأجهزة والمعدات طيلة فترة العقد وفق برنامج زمنى محدد.
- العمل على إسناد أعمال الكشف بالأشعة السينية فى الموانئ إلى القطاع الخاص وتحت إشراف الجمارك.
- التوسع فى إسناد أعمال تشغيل مختبرات الجودة النوعية فى الموانئ إلى القطاع الخاص، وقد تم تخصيص قطعة أرض مساحتها (100.000) متر مربع بمنطقة الخمرة جنوب ميناء جدة الإسلامى لإقامة مختبرات للجودة النوعية للقطاع الخاص وتشمل مختبرات لفحص الأغذية وغيرها.

التوسع فى تقديم الخدمات ذات القيمة المضافة

- تهيئة البيئة المناسبة فى الموانئ لخدمة التجارة البحرية بما فيها الصناعات الوطنية لتكون صادراتها قادرة على المنافسة فى الأسواق الخارجية.
- التركيز على بناء الخدمات اللوجستية للتجارة البحرية فى موانئ المملكة وجعلها جاذبة للإستثمارات المحلية والأجنبية.
- توفير خدمات متميزة للمستثمرين لإستيراد المواد الخام اللازمة لتلك الصناعات لإستفادة الإقتصاد الوطنى من القيمة المضافة.
- دراسة إمكانية وكيفية زيادة العائد الإقتصادى للموانئ.
- رفع القدرات الإستيعابية والتشغيلية لمينائى جدة الإسلامى والملك عبد العزيز بالدمام.

رفع مستوى أداء الخدمات فى الموانئ الصناعية

- توفير خطوط الأنابيب الممتدة داخل مياه الخليج العربى وخط أنابيب لنقل الكبريت المذاب من شركة أرامكو السعودية إلى مرافق الشركة بميناء الملك فهد الصناعى بالجبيل.
- التوسع فى إنشاء الأرصفة الصناعية المتخصصة.
- العمل على زيادة التنسيق والتعاون بين المؤسسة العامة للموانئ والهيئة الملكية للجبيل وينبع لتوفير مواقع لشركات القطاع الخاص على الأرصفة فى مينائى الملك فهد الصناعى بالجبيل وينبع، وتوفير المساحات الكافية لإقامة الخزانات اللازمة لعمل تلك الشركات.

رفع مستوى أداء الخدمات فى الموانئ الصغيرة

- إنشاء محطة للحاويات فى ميناء ضبا فى الجزء الشمالى الغربى من المملكة.
- دراسة توطين بعض الصناعات وجعل الموانئ الصغيرة بيئة جاذبة للإستثمارات.
- دراسة البدائل الممكنة لإستغلال الطاقة المتاحة فى الموانئ الصغيرة.

إنشاء محطات جديدة للحاويات

- إستكمال مشروع إنشاء وتشغيل محطة الحاويات الجديدة فى منطقة إعادة التصدير بميناء جدة الإسلامى.
- إستكمال دراسة مشروع إنشاء محطة حاوية ثانية فى ميناء الملك عبد العزيز بالدمام.

إستكمال تنفيذ بعض المشروعات الحيوية بالموانئ

- مشروع ميناء رأس الزور فى المنطقة الشرقية من المملكة الذى سيخدم المدينة الصناعية التعدينية فى رأس الزور، ليكون الميناء التاسع فى المملكة الذى يخضع إلى الإشراف المباشر من المؤسسة.
- مشروع الحوض العائم لبناء وصيانة السفن بميناء ينبع التجارى، والذى يلبى متطلبات خطوط الملاحة البحرية من إصلاح وصيانة السفن والناقلات.
- وبعد هذا العرض الموجز عن التطورات والمستجدات العالمية التى طرأت على صناعة النقل البحرى، وخطط المؤسسة العامة للموانئ لمواكبة تلك التطورات، والفرص والمشروعات الإستثمارية التى تعتزم تنفيذها فى المرحلة المقبلة والتى ستساهم فى تعزيز دور الموانئ السعودية فى مواجهة المنافسة مع الموانئ العالمية، فإنه يمكن القول أن التوسعات القائمة حالياً فى قطاع الموانئ وقطاعات النقل الأخرى فى المملكة ستؤدى إلى نمو الوضع الإقتصادى والإجتماعى فى المملكة بشكل عام، كما أن الفرص المتاحة أمام القطاع الخاص لمشاركة الدولة الإستثمار فى تلك المجالات ، سوف يؤمن، بإذن الله، فائدة طويلة الأجل للجيل الحالى والأجيال القادمة.
- انهى تحياتى وتقديرى لمجلس الوحدة الإقتصادية التابعة لجامعة الدول العربية وأكد لكم حرص وإهتمام حكومة خادم الحرمين الشريفين على نجاح هذا القطاع.



بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



الآن أكثر من أى وقت عرفته الإقتصادات العالمية فيما مضى أنتجت العولمة مؤثرات وقوى ناقلة تضطلع بإعادة صياغة وتشكيل أسواق الاستثمارات الدولية على مستوى القواعد والطاقات الإنتاجية وعلى مستوى التدفقات الرأسمالية المالية والمعرفية والتكنولوجية وتعبر تدفقات التمويل العولمية عن مدى أهمية الخيارات الإستثمارية فى المشروعات التى تحقق مردودات أفضل وفى الأقطار الأكثر ضمانا واستقراراً لهذه الإستثمارات. وفضلاً على ذلك فإن التمويل العالمى بات أكثر إهتماما بضلوع القوى العاملة فى الدول المضيفة للإستثمار بتنمية الطاقات الإنتاجية بشقيها الكمى والنوعى لدعم تكامل النمو على الصعيد الكوكبى.

المعادلة الآن أصبحت ذات بعدين بعدها الأول هو الطاقات التمويلية وبعدها الثانى هو التراكمات الرأسمالية (الطاقات الإستثمارية) وواقعنا الإقتصادى فى مصر تجنح كفته صوب الحد الثانى من هذه المعادلة بأكثر مما يميل شطر الحد الأول إلا أن إنفتاح المعادلة على عناصر وعوامل أخرى لدينا فى مصر أضفى عليها ثراء فى مجالات أخرى من ضمنها الموقع الجيوستراتيجى والموضع الجيوديموجرافى . حيث ينطوى الأول على قدرة إيضاح إمكانات التنمية بديناميات المقومات كما أن الثانى بوسعه أن يرسم خطوط المعطيات للنمو فى المستقبل فمع بداية القرن الحادى والعشرين قدم ميناء شرق بورسعيد وسائل جديدة وأدوات حديثة لإعادة رسم خريطة التنمية وجدول أعمال جديداً لتطوير فعاليات اقتصاد الموانئ إعتماداً على التمويل الأجنبى والخبرة العملية الخارجية والشراكة المصرية فى هذين المجالين.

وكان ذلك بمثابة عنصر مساعف (instrumental) يحتاجه قطاع اقتصاد النقل البحرى والخدمات التجارية البحرية إلى حد كبير، فمصر فى سياق إدراك مراكز التجارة البحرية العولمية تمثل حلقة وصل ومحور إرتكاز ومجاز ومرور ومحطة استقبال ونقطة إنطلاق لخدمات الطرق القصيرة (Short-haul services) وخدمات الطرق الطويلة Long – haul services)) إلى مواقع جمة على خرائط العالم .

التوازن الدقيق ما بين الإستثمار الجاد والتخطيط الإستراتيجى يتطلب معطيات مضافة أخرى إلى ميزات الموقع لأن الإستثمار يقوم على رؤى ممتدة المدى الزمنى والحسابات الأكثر إستمرار وإدرا را للمزايا والمنافع وفى إطار ذلك فإن الطلب الموجة لإستهلاك الناتج اللوجستى تحدد أنماط السفن ومشحونات البضائع على أساس أعداد الأولى وأحجام الثانية . والعرض (الإستثمار) الإنتاجى تحدده الموانئ بشبكة مرافقها وخدماتها التوزيعية . فالسفن الأمهات Mother ships والسفن الروافد Feeder ships لابد أن تعتمد بدورها على الموانئ المحورية (الأمهات) والموانئ الرافدية الموزعة على شبكات النقل الثانوية.بالنسبة للاستثمارات الإنتاجية فى الموانئ هناك أربعة نماذج من التمويل (التنمية):

1 – إستثمار خارجى وتمويل محلى
2 – إستثمار محلى بتمويل محلى
3 – إستثمار خارجى بتمويل خارجى
4 – إستثمار محلى بتمويل مشترك

ويعد ميناء شرق بورسعيد من النوع الأخير على أساس التلاقى الإقتصادى Economic Convergence .

وكما أن الموانئ المحورية ذات الخدمات والتسهيلات اللوجستية الفائقة تسعى دائماً إلى إمتلاك أدوات ووسائط حديثة للإنتاج فإنها تحرص كذلك على حيازة وسائل وطرق متقدمة للتسويق . فهذا هو الوجه الآخر لعملة التنمية والتطوير وهذه هى آليات النمو التركيبى Structural growth وكذلك بناء قدرة السيطرة Governance ميناء شرق بورسعيد بكل ما فيه من محاور إنتاجية ومقومات قائمة وإحتمالات واعدة صار مكوناً هاماً من معادلة تنمية قطاع إقتصاد النقل البحرى القومى والدولى.

لكن هذه المعادلة لا يمكن إغفال حدها الثانى بإمكاناته الراهنة والقوى الكامنة فيه وهو الميناء الغربى فمن خلال التكامل الوظيفى بوسعهما معاً أن يستمدا أهمية إستراتيجية من ميزة وقوعهما على مدخل / مخرج قناة السويس وهما معاً بمقدورهما تزخيم فعاليات قناة السويس بإعتبارها طريقاً للتجارة الدولية وأداة لوجستية من أدوات الاقتصاد العولمى . التصور الأكثر إقترابا من واقع التطورات العولمية هو أن الميناء الغربى ـــ البالغ من العمر 138 عاماً ـــ من الممكن أن تدخل به الحكومة المصرية إلى ساحة الشراكة الدولية دون الحديث عن الخصخصة التى تتم أحيانا على نحو متعجل يفتقر إلى الحسابات الإقتصادية والإجتماعية التى تتوازن فيها إعتبارات الحاضر مع إعتبارات المستقبل. فمن الهام إن نعرف أن تدفق رءوس الأموال عبر الحدود الدولية خلال عقد ونيف منذ 1995 قد تضاعف ثلاثة أضعاف يبلغ 6.4 تريليون دولار بما نسبته 14.5% من جملة النواتج المحلية الدولية. يقتضى هذا التحول الهام منا أن نعاود النظر فى كيفية صياغة إستراتيجية جديدة لإدارة الإقتصاد القومى مع إيلاء الأهمية القصوى لنجاعة ورشادة إدارة أصولنا الإنتاجية ومن ضمن أهمها الطاقات الإنتاجية للموانئ. كيف يكون إذن التصور المستقبلى لدعم هذين الاصلين الإستثماريين فى حومة المنافسة العالمية؟

أولا : بحسابات أثمان الفرص البديلة لابد للميناء أن يخرج من شرنقته العتيقة ومجده الراهن إلى شمال شرق المدينة لينطلق فى تطوره من عند ميناء الصيد إلى داخل البحر المتوسط بردم مساحة من مياهه لإكتساب إمتدات أرضية يقام عليها الميناء .

ثانيا : أن تتم تصاميم الميناء ليكون ميناء حاويات وليس محطة حاويات مع الأخذ فى الحسبان أن سفن الحاويات من حمولة 10 آلاف حاوية تعمل الآن وستنزل إلى البحار سفن من حمولات 12 و15 ألف حاوية. هذه السفن فائقة الضخامة (ULCS = ULTRA – LARGE CONTAINES SHIPS) تتطلب موانئ فائقة المحورية.

ثالثا : أن لا ينجرف الميناءن إلى الإنخراط فى حروب المنافسات السلبية حيث أن سياسة خفض الأسعار لن تعينهما على تحقيق فوائض تعزز من تمويل التطور والإرتقاء بالأداء اللوجستى. الأحرى أن يتحول الميناءان إلى واجة إستثمارية وخدمة العملاء على أساس السعر العادل للخدمات ذات الجودة المرتفعة والزمن القياسى.

رابعا : وفى هذا السياق العملى فانه من الأهمية بمكان أن يصبح الميناءان الشرقى والغربى طاقة إنتاجية متدامجة ومتشابكة ومتكافلة على أسس من التعاون لجعل بورسعيد قطباً محوريا جاذبا لبضائع الأقطرمة الدولية.

خامسا : وفق تنبؤات صندوق النقد الدولى فإن معدلات زيادة البضائع المحواة ستبلغ زهاء 2.5 مرة عن معدلات النمو الإقتصادى الدولى. لذا فإن توافر البنى التحتية ومنظومة الخدمات اللوجستية والهياكل الإدارية فى الميناءين سيجعلهما قطبى تواعد قدرات تنافسية متميزة

سادسا : وعلى الميناءين أن يدركا أن تنسيقاً علمياً وواقعيا دقيقا فيما بينها ينبغى أن يتجاوب مع خطط بناء سفن الحاويات فى ترسانات العالم ومدى التطور فى سياسات إدارة الموانئ المحورية في العالم. فعلى سبيل المثال كان نصيب الصين هو تداول 80 مليون حاوية من جملة الحاويات المنقولة عبر موانئ العالم البالغة زهاء 400 مليون حاوية أى ما نسبته 20% فيما بلغ نصيب مصر 3.6 مليون حاوية بما نسبته 4.5% من رقم الصين.

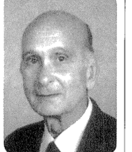
سابعا : وفيما يتعلق بسياسات التخطيط المراحل القادمة فعلى الميناءين معرفة أن سفن الحاويات هائلة الحجم تستخدم على نطاق واسع فى الخطوط البحرية التجارية ما بين جنوب شرق اسيا وقارة اوربا وقناة السويس طريق مفضلة لهذه السفن ذهاباً وإياباً.

الخلاصة.. يتعين على الميناءين فى مجال التعاون فيما بينها والمناقشة على المستوى الدولى إدراك أن صناعة النقل البحرى أقل الحلقات ربحاً فى سلسلة اللوجستيات بالنسبة للناقل إذ يتردد معدل ربحها ما بين 5% إلى 10 % ومعنى ذلك أنها صناعة حساسية لأى تقلبات سواء فى زيادة المصروفات أو تراجع سوق النوالين ومن مصلحة الميناءين زيادة مرات تردد السفن عليهما وتعاظم أعداد الحاويات التى يتم تداولهما فيهما وإستمرار ضخ التمويل الدولى فى إستثماراتهما.

مواجهة التحديات لصناعة النقل البحرى

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

الجزء الأخير



ذكرنا فى العدد السابق أن صناعة النقل البحرى يمكن وصفها كواحدة من أكبر الأعمال المثيرة فى العالم وتطرقنا إلى التعرف على الظروف والتحديات التى تواجهها صناعة النقل البحرى ومنها :

تقليل الإنبعاثات الغازية الضارة للجو من السفن والآثار الضارة بالبيئة البحرية وكذا تحسين عمليات بناء السفن وتخريدها ونستكمل فى هذا العدد بعض الظروف والتحديات كتوفير الأيدى العاملة فى البحر وطاقات الموانى والبنيات الأساسية فيها والقوانين البحرية الدولية فى مواجهة القوانين الإقليمية المحلية وتعديل طاقات النقل لمواجهة أنماط التجارة الدولية والأمان والحذر فى سلسلة العمل البحرى ومراقبة عمل إدارة شركات النقل البحرى

4 - توفير الأيدى العاملة فى البحر

قد يفكر المرء أن إمكان الحصول على أيدى للعمل فى البحر يمكن أن يكون بمعزل من القيود والتحديات الكثيرة والتى تواجهها الصناعة. لكن صورة الصناعة ومشاعر الجماهير تجاهها تؤثر على قدرة الصناعة على تشغيل السفن كعمل ومهنة. فالصناعة التى تساهم فى نظافة البيئة تجذب إليها الأيدى العاملة أكثر من غيرها من الصناعات. والشباب فى هذه الأيام يهتمون بهذه الأمور عند إختيارهم المهنة التى يزاولونها فى مجدى حياتهم.

كما أن الحاجة إلى توفير الأيدى العاملة فى البحر من الراغبين والمدربين جيداً، أصبحت واحدة من أهم القضايا التى تواجهها الصناعة. فقد مضى الوقت الذى كانت فيه الصناعة تهتم بإختيار أرخص الأيدى لتشغيل السفن الرخيصة. والآن أصبحت السفن الحديثة الغالية تعمل فى أنحاء العالم ويحرص المنظمون والشعوب على أمور السلامة، وأصبحت تستحق أفضل الأيدى لتشغيلها وليس هناك بديل لهذا.

ومنذ سنوات حذرت منظمة BIMCO من إحتمال حدوث نقص فى توفير الأيدى العاملة التى تحتاجها الصناعة، كما حثت على النهوض بالتدريب البحرى. لكن هذه التحذيرات لم تلاقى الإهتمام الواجب وأصبح الوضع بعد سنوات هو عدم توفير الأيدى العاملة فى البحر بسبب نقص التعبئة فى السبعينات والثمانينات مما أوجد مشاكل خطرة اليوم حيث يتقاعد العاملون القدامى مع عدم توفير العدد الكافى من ذوى الخبرة ليحلوا محلهم نتيجة الجيل المفقود فى السبعينات والثمانينات.

ومن المهم أن نتذكر أننا لا نستطيع الحصول على أفراد للعمل فى البحر وقت ما نشاء إذا حدث نقص فى هؤلاء المهنيين. كما يجب أن نتذكر الحاجة إلى من لديهم الخبرة فى البحر للعمل فى الوظائف البرية التى تشرف وتساعد فى تشغيل السفن، وكذا الحاجة إلى بناء حياة جيدة لمهنة العمل فى البحر ونحتفظ بأفضلها. وهذه مشكلة عالية لأننا فى صناعة دولية، والمهم أن نتذكر أن الخبرة والمهارة البحرية التى يحصل عليها الأفراد على ظهر السفن هى التى تغذى جميع حلقات العمل البحرى.

وفى السنوات القليلة الماضية، أجرينا الإتصالات اللازمة والتى تساعد على إظهار أهمية الصناعة البحرية، وأظهرنا أهمية تعبئة الأيدى النابهة الراغبة فى العمل البحرى وأن هؤلاء النابهين سيكونون أولى الناس بالعمل فى الوظائف فى البر مما يبين أن هناك حياة طويلة للمهنة البحرية.

كما تستحق الإشارة أن أفضل الناس لن ينجذبوا للصناعة إذا كان العاملون فى البحر لا يلاقون المعاملة اللائقة بهم عندما يزورون الموانى الأجنبية على ظهر سفنهم، أو يتعرضون للعقوبات الزائدة عن الحد إذا شاء حظهم وتورطوا فى حوادث. ومرة أخرى، فإن حُسن معاملة العاملين فى البحر يعتبر من العناصر الهامة التى يجب أن تتحلى بها الدول الساحلية ذات الجودة QUALITY COASTAL STATES- QCS

5 - طاقات الموانى والبنيات الأساسية فيها

لاشك أن طاقات الموانى والبنيات الأساسية فيها من الأمور الضرورية والهامة نظراً لنمو الأساطيل فى العالم وزيادة أحجام السفن وزيادة إستخداماتها، وأن الإقتصاديات فى تشغيل السفن الكبيرة تتحدى الموانى الحالية وبنياتها الأساسية.

ومن الصعب أن نقبل أننا فى سنة 2007 عندما نستعرض تقارير منظمة BIMCO عن أحوال الموانى أن تكشف أن 70 ناقلة صب تنتظر مراسى خارج ميناء تصدير للفحم فى أستراليا، وأن موانى هامة فى أوروبا مخصصة لإستقبال سفن الخطوط الملاحية تلاقى تأخيرات كثيرة بسبب قدراتها المحدودة والإزدحام فى الأبنية الأساسية بها.

كما أن من الصعب معرفة أننا فى يومنا هذا نصادف عدم توافر الأمن للسفن فى معظم الموانى وأن سفناً كبيرة تصيبها أضرار وتلفيات فى الممرات الملاحية لبعض الموانى. ولاشك أن هذه المشاهد تظهر بوضوح عند تقدير كون البلد بلداً ساحلية ذات جودة QCS أم لا.

6 - القوانين البحرية الدولية فى مواجهة القوانين الإقليمية والمحلية

إن إختلاف القوانين البحرية الدولية عن القوانين البحرية الإقليمية والمحلية تعتبر قضية حساسة ومهمة للصناعة فقد ظلت منظمة BIMCO حازمة ومؤيدة لقيام المنظمة البحرية الدولية IMO وحدها بوضع القوانين والقواعد البحرية لصناعة النقل البحرى الدولية. وقامت منظمة IMO بجهود كبيرة لتحسين سبل أدائها وتقليل الفترات بين إصدار معاهدة دولية وبين بدء تنفيذها، رغم أن الكثير يبقى متعلقاً بالدول الأعضاء فى المنظمة لتنفيذ متطلبات هذه المعاهدات.

ولكن المثير الآن هو زيادة القوانين البحرية الإقليمية والمحلية التى تخالف هذا النظام الدولى سواء كانت عن طريق قوانين عن الإنبعاثات الغازية من السفن أو المواصفات الخاصة للسفن التى تقترب أو تدخل فى نطاق منطقة إقليمية والتى تجرّم الذين يخالفونها. هذا وقد تختلف بعض المتطلبات الإقليمية مع المتطلبات الدولية. وهناك الكثير من القلق حول هذا الإتجاه.

7 - تعديل طاقات النقل لمواجهة أنماط التجارة الدولية

إن الأمر يحتاج أن تقوم سلطات الموانى فى العالم والحكومات بتحمل حقائق إحتياجات عملاء موانيها وإنتظار زيادتها، وأن يقوم قطاع الميناء كله بتلبية هذه الإحتياجات. وقد يحتاج الأمر إلى زيادة التشاور بين اللذين يستخدمون خدمات الميناء وبين هؤلاء الذين يقومون بتوفيرها، وذلك لتحقيق المطالب الأمثل لمواجهة تغيرات أنماط التجارة.

ومن الأفضل النظر إلى بعض التغييرات الرئيسية فى أنماط التجارة الدولية مثل الهند والبرازيل ولذلك لمعرفة ما يمكن أن تفعله هذه الأحداث على صناعة النقل البحرى لتوفير الخدمات لها.

8 - الأمان والحذر فى سلسلة العمل البحرى

إن هذه الضغوط على الموانى والنقل البحرى يحدث متفقاً مع مطلب جديد إضطرارى للأمان فى سلسلة العمل البحرى الذى يتطلب نقل بحرى ملتزم بمواعيد محسوبة وأمان للبضائع المنقوولة على السفن، لمنع أى تأخير فيه وسلامة وصول البضائع المنقولة بحراً. وعلى الصناعة أن تعدل نفسها لهذه المطالب لأنها ليست لديها خياراً آخر لخدمة العملاء الذين يهمهم ذلك، كما يهمهم وصول بضائعهم فى الأوقات المحددة. وهم سيلقون اللوم على الناقلين عندما لا تتحقق لهم مطالبهم.

وفى الوقت الحاضر فإن المثال لهذا ما حدث للسفينة NAPOLI فإنه بعد أيام قليلة من الحادث الذى أصابها فإن مصنع لتجميع السيارات الذى كانت بضاعته على ظهر السفينة المنكوبة قد أقفل نشاطه. لهذا فإن العملاء لديهم الحق فى التساؤل عن مدى إمكانهم الإعتماد على النقل البحرى لإعطائه مسئولية نقل بضائعهم. وهذا يحدث أيضاً فى سوق ناقلات النفط، حيث يعتمد العملاء على حسن تأمين تشغيل سفنهم ووصول بضائعهم فى أمان وفى المواعيد المحددة لها.

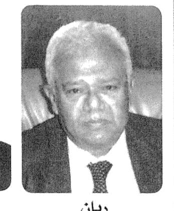
9 - مراقبة عمل إدارات شركات النقل البحرى

إن علينا أن نعمل بأسلوب الشفافية والعمل بالأخلاقيات المعروفة والإلتزام وعمل كل شئ صحيح وإذا لم نبّين أننا محترمين وأننا نعمل بمسئولية وأمانة وبسلام وحذر، فإن العملاء لن يتعاونوا معنا، ويجب ألا نقع فى فخ الإعتقاد بأن مجرد إستخراج شهادات الصلاحية والأوراق الرسمية المطلوبة هو المطلب الوحيد. فإن علينا أن نعمل بما نعد وأن نتحقق دائماً من صلاحيات للعمل. فنحن فى عالم تصل فيه عقوبات الفشل فى العمل إلى غرامات مالية كبيرة إلى جوار فقدان الثقة فى إدارة الشركة الملاحية، وحتى عقوبات جنائية عليها.

****









ربان
عاطف مرونى

لواء بحرى
أحمد منصور العربى

تغطية / محمد صابر

(دور محطة الحاويات فى إدارة الأزمات المتعلقة بالسفن المحواة)

يعد تداول الحاويات من العوامل الخطرة التى تجابهها الموانئ البحرية وشركات الحاويات بالأخص حيث تستخدم شركات الحاويات وسائل أكثر ليونة ومرونة فى التعامل وذلك مع كل سفينة حاويات على حدة وذلك لخصوصية وتصميم وحجم وحمولة وأوزان السفن والحاويات التى تحملها على ظهرها ومجابهة تلك المخاطر والتصدى لها من العوامل الأساسية والرئيسية ومن ضمن هذه العوامل نشر الوعى والتدريب والتحديث واقامة المؤتمرات والندوات فى ذلك الصدد .

وهذا ما دعا الجمعية البحرية المصرية بعقد ندوة بعنوان (دور محطة الحاويات فى إدارة الأزمات المتعلقة بالسفن المحواة) وذلك بحضور لواء بحرى/ أحمد منصور العربى رئيس مجلس إدارة شركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع والربان/ عاطف حسن مرونى والعاملين بقطاع النقل البحرى وأفتتح الندوة الربان عاطف حيث صرح بأن شركات الحاويات أخذت أبعاد كبيرة وكثيرة حيث أصبحت بعض الشركات تستأجر بواخر، ولوجيستيات الحاويات بدأت تظهر كمنظومة وأصبح لها خطوط ودمج، وكان للدول النامية وكثير من البنوك دور فعال في تمويل كثير من الشركات وبدأت تدخل لعبة الحاويات هى الأخرى مما دعا أيضاً شركات المقاولين أو (السمسرة) بالمعنى الأصح فى التدخل هى الأخرى وبدأت عملية الروافد والشئ الجديد المخوف الآن أن الناقلين والبنوك أصبحوا من الخدمات المكملة للنقل وبدؤا مع ملاك السفن ودخلوا اللعبة وهى تسليم الكونتينر للعميل بمقره والمكاسب أصبحت مضاعفة لثلاثة أضعاف وحتى تتم عملية التوازن يجب أن نتحد حتى لا تضيع الأسماك الصغيرة وأما عن الاحتكار فأصبح سائداً وملموساً ويجب أن نتصدى له وكل تأخر نسبى فى هذه الأمور يزيد من الفجوة ويصعب حل المشكلة فيجب أن نتصدى لهذه المشاكل التى تجابهنا وأن نقف على أرض صلبة بعيداً عن إزدواج الإختصاصات بل التكامل النسبى وأخيراً ليس للمتعامل إلا ينصاغ للعمل داخل الموانئ والعمل القائم ، وتحدث اللواء / أحمد منصور العربى موضحاً بأنه مضى سنة كاملة داخل شركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع حيث أنه يعتبر نفسه جديد العهد بها وكان السؤال المحير له قبل إقامة الندوة فى أن يعطى تصوراً للسنة التى عاصرها ومدى الأزمات التى واجهها وأعلن بعدها أنه تم التعرف على أكبر مشكلة واجهها وكيفية التعامل معها، وهى أنه فوجئ بإتصال من أحد الخطوط التابعة للشركة يفيد بدخول سفينة ITAL FLORIDA (إيطالية) وبها مشكلة كبيرة ويجب أن نتعامل معها وبعث لى ببعض الصور و التى ذهبت أيضا للتوكيل وكانت صور بسيطة للحدث وقلنا سنحل المشكلة إن شاء الله وأختلطت معنا الآراء وتدافعت وجهات نظر متعددة ومتباينة وكان الربان عاطف على قائمة الشركة وكان لى الحق فى أن أقبل السفينة أولا أقبلها حيث كانت السفينة فى أسوأ حال من تساقط بعض الحاويات وهى أتيه من البحر وتعلق بقية الحاويات فى الهواء على السفينة منتظرين تساقطهم وكانت هذه السفينة أكبر مثال للتعامل مع الحاويات وتعتبر هذه السفينة من السفن الحديثة وهذه الرحلة كانت الرحلة الثانية لها، وكل ما خطر ببالى بعد الإستشارات والإستعانة بأهل الخبرة هى خدمة العميل وكيفية إخراج الحاويات والبضاعة المحملة بها على أكمل وجه بغض النظر عن الربحية والعائد ولا أتحدث بمصطلح الإنقاذ للسفينة حيث إنها ستأتى بدوائر حمراء وشائكه ، ومن المؤشرات الخطيرة وعلى درجة عالية من الخطورة هى أن سفن باكملها تضيع فى البحر وهناك مصانع كاملة تأتى لنا لنقلها ويتم نقلها بالفعل على هذه السفن وكان الغريب فى الأمر فى هذه السفينة أنها مرت بخلجان وموانئ ولم يدركوا أمرها وما أصابها ودخلت إلى ميناء الإسكندرية وهى على هذا الحال وماذا تفعل لو كنت مكانى سؤال يطرح نفسه؟؟ وبدخول السفينة على رصيف 96 أدركنا لو حاوية سقطت ستسد الرصيفين ولكننا شكلنا فريق عمل من مهندسين وفنيين ووناشين وعمال وقمنا بتجهيز المطافئ وعربات الإسعاف وكل عوامل الأمان اللازمة وإتخاذ قرارات الإنقاذ أو بشكل مردود يحقق مصالح الشركة وفى نفس الوقت نقدم خدمة للعميل، وعلى الوجه الآخر لو تلفت بعض الحاويات ستسبب مشاكل مع التأمين ونادى الحماية وغيرها ومن هنا يتبين لنا أهمية العنصر البحرى بالمحطة وهم خريجى الكلية البحرية والأكاديمية البحرية ونحن المحطة الوحيدة التى بها قباطنة وبالإستعانة بأهل الخبرة لإتخاذ قرار وأهتدينا بعدها للأصوب بعد ما اختلفت الآراء هل ستحمل الحاويات من جانب البحر أم البر والأرصفة وهل ستحمل بشكل أفقى أو بميل أو فى الإتجاه المعاكس وكنا نعمل بالنهار فقط وهذا لضمان وتأمين العمل على السفينة حيث أنه إستحالة العمل ليلاً ونظمنا العمل مع قبطان السفينة فى أن يحافظ على توازن السفينة بقدر المستطاع فأما عن العمالة الأساسية البنية التحتية فكانت عنصر رئيسى فى هذا العمل وعملوا على أكمل وجه لإنقاذ السفينة وما عليها وأستغرق العمل حوالى 5 أيام تم رفع 120 كونتينر وهى إجمالى ما كان على السفينة أما ما تم تساقطة فحوالى 42 كونيتر وقد سقطت قبل دخول الميناء، وكانت هناك حاويات مفتوحة ومتداخلة مع بعضها ومن هنا ومن هذه السفينة وبعد العمل عليها فقد إكتسبنا الخبرات الكافية للعمل على أية سفينة مشابهة فهى رسالة نؤديها ونسعى دائما لخدمة العميل حتى ترسل بضاعته بأمن وسلامة وحتى لو واجهتنا أية مشكلة يجب أن نتصدى لها وفى دمياط منذ شهرين حصلت حالة شبيهه لهذه الحالة وهذا يدل على إن الأمر واقع ووارد ويجب أن ندرس هذا الأمر فى الفترة المقبلة حتى نصبح أكثر أماناً وبعدها فوجئت بجريدة رسمية تعلن أن سفينة محملة بالمتفجرات دخلت الميناء بشركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع وفتحت منها حاوية أثناء العمل وتبين إنها محملة بالمتفجرات ودهشت لهذا الأمر وبالبحث فيه وبرجوعنا لهذه السفينة وإلى هذه الحاوية إذ بها محملة ببارود وصواريخ أعياد الميلاد والمناسبات.

وختاما فأننا نضم أصواتنا مع صوت الربان عاطف فى أن اللواء أحمد منصور العربى كان له الحق فى رفض دخول السفينة لأنها سوف تأتى بعواقب وخيمة للميناء وللشركة ولكنه رجل شجاع إستطاع أن يتخذ قرار بمشاورة أهل الخبرة فى أن يدخل السفينة ويتعامل معها والأمر الثانى: الدروس المستفادة التى إكتسبتها الشركة والعاملين فى التعامل بها من هذه السفينة ونشكر كل من ساهم فى إنقاذها.

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

عودة إلى برنامج الخصخصة

الخصخصة وبعدها الإجتماعى



تعنى كلمة الخصخصة تحويل الملكية العامة للدولة إلى الملكية الخاصة التى يملكها ويديرها القطاع الخاص وهذا يعنى تقليص دور الدولة فى المجال الإقتصادى وإفساح المجال للقطاع الخاص لزيادة دوره فى النشاط الإقتصادى.

ولقد شهدت السنوات الأخيرة موجة عارمة إكتسحت دول العالم ثم بمقتضاها منح القطاع الخاص دوراً أكبر فى النشاط الإقتصادى وبالتالى تقليص دور الدولة فى هذا النشاط وتم ذلك فى العديد من الدول سواء المتقدمة أو النامية.

ولقد تم الإتجاه للخصخصة لرغبة الدولة فى تخفيف الضغوط المالية والإئتمانية والتخلص من الأعباء التى تتحملها الدولة فى مواجهة المشروعات خاصة الخاسرة منها وبالتالى تخفيف أعباء التمويل.

والخصخصة لا تعنى تخلى الدولة عن دورها الإقتصادى بل على العكس فإن للدولة دوراً هاماً فى تحقيق التوازن الإقتصادى وضبط أداء المجتمع عن طريق الوسائل والسياسات المتعددة التى تتخذها لتحقيق مصالح جميع أفراد المجتمع خاصة إعادة توزيع الدخل القومى.

وللخصخصة أساليب عديدة نذكر منها:

1 - بيع بعض مشروعات القطاع العام للقطاع الخاص كلياً أو جزئياً

2 - بيع الوحدات عن طريق تملك العاملين بالوحدات الإنتاجية لها

3 - الخصخصة بحق الإنتفاع لفترة زمنية يحددها القانون والذى بدأت وزارة الإستثمار فى تطبيقه حديثاً.

4 - زيادة رأس المال بمشاركة القطاع الخاص (المستثمر الرئيسى)

5 - الخصخصة بالادارة أى إدارة مشروعات القطاع العام بأسلوب القطاع الخاص

ولاشك أن الخصخصة تواجه دائماً بمعارضة شديدة خاصة من القائمين والعاملين بالوحدات المزمع خصخصتها بل وكذلك بين طبقات المجتمع الذين نشأوا فى ظل هيمنة الحكومة على إدارة النشاط الإقتصادى

ضوابط الخصخصة

للخصخصة ضوابط ينبغى الأخذ بها وتطبيقها بدقة وشفافية ليتسنى تحقيق الأهداف المرجوة منها خاصة تحرير الإقتصاد والإصلاح الإقتصادى وفيما يلى أهم هذه الضوابط:

1 - إختيار الوحدات التى ينبغى خصخصتها حيث يوجد ما يجب على الدولة الإحتفاظ به لأنها تمثل دوراً حيوياً وإستراتيجياً لإدارة الدولة أولاتها لازمة للحفاظ على التوازن الإجتماعى والطبقات محدودة الدخل ولقد طبقت الدولة ذلك عندما أنشأت الشركات القابضة ووزعت الشركات العامة عليها بما يسمى الشركات التابعة حيث إستبعدت الدولة بعض الشركات من تبعيتها للشركات القابضة وإحتفظت بوصفها فى تبعيتها للوزراء المختصين.

وكان المفترض أن نبدأ فى خصخصة الوحدات التى تحقق خسائر وتمثل عبئاً على الدولة ولم يتم ذلك إنتظاراً إلى أن يتم إعادة هيكلتها وتم ذلك فى بعض الشركات الخاسرة وقيل أنها تحولت من الخسارة إلى المكسب وهذا غير حقيقى لأن هذا التحول تم بمعالجات حسابية ما أنزل الله بها من سلطان حيث تم زيادة الإيرادات التحويلية ولم يتم إعادة الهيكلة عن طريق التشغيل.

2 - يتطلب الأمر أن يكون القائمون على تنفيذ سياسة الخصخصة على مستوى عال من الخبرة والكفاءة والنزاهة وأن يكونوا من الذين شهدت لهم أعمالهم لا أن تكون شهدت عليهم وأن يقوموا بعملية التقييم للوحدات على أساس إقتصادى سليم ودقيق حيث يتم البيع بالقيمة العادلة لا أن يتم البيع بأسعار أقل من القيمة الحقيقية كأن يتم بيع الوحدة بقيمة أقل من قيمة الأرض التى تشغلها وضرورة مراعاة أن يتم البيع للأجانب بالقيمة المناسبة خاصة فى ظل القيمة المتدنية التى آل إليها الجنيه المصرى، ومما يجدر ذكره أننا تأنينا فى الإندفاع للخصخصة إلى أن إنخفضت قيمة الجنيه وإندفعنا بشدة وتم البيع لوحدات ما كان ينبغى بأى حال بيعها خاصة فى التوقيت التى تم البيع فيه.

3 - الوعى الجماهيرى لسياسة الخصخصة حيث أن السائد بيننا هو سياسة أو ثقافة القطاع العام وعلى الدولة أن تبذل جهداً كبير لنشر سياسة أو ثقافة القطاع الخاص بين المواطنين بكافة فئاتهم سواء العاملين فى مواقع الإنتاج أو المواطنين والمستثمرين.

4 - الإستفادة من تجارب الدول التى سبقتنا فى مجال الخصخصة والإسترشاد بإيجابياتها و الإبتعاد عن سلبياتها لا أن نبدأ من حيث بدأ الآخرون.

5 - دراسة الطاقة الإستيعابية للسوق المحلية أى التحليل الدقيق لقوى العرض والطلب وتحديد المناطق الإقليمية التى يتسنى فيها الخصخصة وتلك التى يتطلب المحافظة عليها حفاظاً على الأمن القومى .

• النتائج الإجتماعية للخصخصة:

من أهم آثار الخصخصة البعد الإجتماعى لها حيث يلزم أخذها فى الإعتبار كأولوية أولى خاصة آثارها على العمالة والتكافل الإجتماعى فمن المفترض أن الخصخصة بما ينجم عنها من رفع الكفاءة وتحقيق معدلات نمو أعلى وفتح آفاق أرحب للمواطنين وتمكين الدولة من توجيه موارد أكبر للأغراض الإجتماعية بما يحقق العدالة بشكل أفضل فإن لها سلبياتها حيث أنها تؤدى إلى توسيع الهوة فى توزيع الدخل بين فئات المجتمع حيث أن الطبقة المالكة تزداد غنى على حساب الطبقات الأخرى للمجتمع يساعدها فى ذلك نظام الأجور والعمل وغيره من القوانين التى تسمح للطبقة المالكة بحرية كبيرة فى تلك المجالات.

ومن أهم سلبياتها تأثيرها على العاملين حيث أن تأثير الخصخصة على العاملين وأوضاعهم تمثل العقبة الرئيسية فى نقل الملكية للقطاع الخاص حيث كان يتم توزيع الخريجين على الأجهزة الحكومية ووحدات القطاع العام دون النظر إلى الإعتبارات الإقتصادية مما أدى إلى تضخم أعداد العاملين دون أن يترتب على ذلك إنتاج حقيقى مما أدى إلى زيادة البطالة المقنعة وفى حالة الخصخصة فإنها تؤدى بالضرورة إلى الإستغناء عن أعداد كبيرة من العاملين لأن هذه العمالة تمثل بطالة مقنعة وهو وضع لا يتمشى ولا يتفق مع نظم الإنتاج والعمل فى القطاع الخاص الذى يتطلب بالضرورة زيادة الإنتاج وإحكام النظم ورفع الإنتاجية ويلزم أن يكون هناك علاج حاسم وناجح لمشكلة العمالة فى ظل الخصخصة تتحمل مسئوليته الدولة حيث تكون ملزمة بإيجاد فرص عمل بديلة للعمالة الزائدة التى سوف يتم الإستغناء عنها ولقد لجأت وزارة الإستثمار إلى أسهل الحلول من حيث تعويض العمالة الزائدة بنظام المعاش المبكر حيث خصصت جزءاً من حصيلة البيع لتمويل المعاش المبكر حيث يحصل العامل على مبلغ من المال نظير ترك العمل بشروط معينة من حيث السن وتركت مسئولية تشغيل العامل له نفسه فهى مشكلته.

وإذا كان من الشروط الجوهرية للخصخصة التوسع فى الإنتاج والتطوير وزيادة الإستثمار فلماذا لا يكون ضمن شروط الخصخصة إستيعاب جزء من العمالة الزائدة فى التوسعات التى يلتزم بها المالكين الجدد.

وكان على الدولة أن تجنب جزءاً من حصيلة الخصخصة لإنشاء مشروعات جديدة بمشاركة القطاع الخاص وذلك ليتسنى خلق فرص عمل جديدة وحقيقية لزيادة التشغيل سواء لمن تم الإستغناء عنهم أو لمواجهة مشكلة البطالة.

وبخصوص وزارة القوى العاملة فيلزم أن يكون لها دور إيجابى فى عملية التشغيل بحصر الوظائف المتاحة عن طريق إداراتها العمل بالمحافظات وشروط شغلها ومساعدة من يتم الإستغناء عنهم وتوجيههم لفرص العمل المتاحة كما تتولى إعداد برامج بمراكز التدريب القائمة حالياً أو تلك التى يتم إنشاؤها بهدف التدريب التحويلى حيث يتم تدريب العاملين لإكتساب مهارات جديدة.

ومما يجدر ذكره أن على الأجهزة المسئولة عن وضع السياسة الإقتصادية سواء وزارة الإستثمار أو الصناعة أو البنك المركزى وغيرها مراقبة ما تم نقله للقطاع الخاص حيث أنه أى القطاع الخاص خاصة الأجنبى منه ينتهج سياسته الخاصة التى لا تتمشى فى بعض الأحيان مع التنمية الإقتصادية الهدف الرئيسى للدولة كأن يفضل التصدير على الإلتزامات المحلية أو يشجع الإستهلاك ولايهمه جانب الادخار وعلى سبيل المثال فى حالة البنوك التى كانت تشجع الأدخار بكافة السبل وتقديم مجالات جديدة للادخار أو منح مزايا للمدخرين أصبحت تشجع - بعد الخصخصة - الإستهلاك وتعطى جوائز لمن يستهلك مستخدماً البطاقة الإئتمانية الخاصة به . وبالنسبة لرجال الأعمال فينبغى أن يزداد ولاءهم وأن يزيدو من إستثماراتهم وأن يشعروا بمسئوليتهم ودورهم فى تنمية المجتمع وأن يعملوا على تطبيق والإلتزام بقوانين العمل وتطبيق نظم التأمينات تطبيقاً سليماً وأن يساهموا مساهمة إيجابية وفعالة فى أداء دورهم الإجتماعى وأن يزداد التحامهم بالمجتمع وألا يكون هدفهم الرئيسى هو زيادة الأرباح مهما كانت السبل إلى ذلك حتى ينمو الإقتصاد على ساقين قويتين القطاع الخاص والقطاع العام.

ماذا تعرف عن الشركات متعددة الجنسيات؟



إختلفت الآراء حول تعريف وتسمية هذه الشركات ولم يتوصل السياسيون ولا الإقتصاديون ولا علماء اللغة إلى وضع تعريف شامل ومختصر أو أسم واحد واضح يكون محل إتفاق يرضى كل من حاول الإتفاق على هذه التسمية. ويرجع أساس هذا إلى إختلاف النظرة إلى تلك الشركات التى قد توصف بكونها متعددة الجنسيات أو عابرة للحدود القومية أو الدولية أو الوطنية ذات الأفق الدولى - كما أطلقت عليها عدة تعريفات منها أنها تمارس نشاطاتها فى أكثر من بلد - أى أنها تسيطر على عدة وحدات إنتاجية للعديد من السلع والخدمات وتسيطر على منافذ التوزيع فى كثير من البلدان- أو هى التى تستثمر مباشرة فى عدة بلدان أو هى التى يكون المساهمون فى رأسمالها وفى إدارتها ينتمون إلى عدة جنسيات- وللربط بين كل تلك التعريفات التى هى صحيحة فى جوهرها - يمكن الإنطلاق من نقطتين هما:

1 - الحجم

2 - الطبيعة متعددة الجنسية لعمل تلك الشركات

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

فبالنسبة للحجم فهو كاف بمفرده فى جعله مقياساً للشركات متعددة الجنسيات - فمع أن أغلب تلك الشركات هى ذات أحجام عملاقة مثل شركة چنيرال موتورز وشركة فورد ومعظم شركات النفط وغيرها. فإن هناك شركات صغيرة الحجم نسبياً إلا أنها متعددة الجنسيات

أما بالنسبة لتعدد الجنسيات لتلك الشركات فإنه بالنسبة للذين لا يعتبرونها قومية أو وطنية فإنهم يركزون على أنها تتجاوز فى عملها حدود الدولة الأم التى تنطلق منها - سواء فيما يتعلق برأسمالها الذى يملكه مساهمون ينتمون إلى كثير من البلدان - أما فيما يتعلق بمديريها الذين لهم جنسيات مختلفة وكذلك فيما يتعلق ببنيتها التنظيمية وإستراتيجيتها وتخطيطها الذى يوضع على المستوى العالمى - فإن الشركات فى نظر هؤلاء مستقلة تماماً عن بلدها الأصلى وعن البلدان المضيفة - وبذلك فهى ليست ذات ولاء قومى وتعتبر العالم بأسره ميداناً لمختلف نشاطاتها- أما الذين يعتبرونها قومية - فانهم يركزون على أنها شركات وطنية كبرى إضطرت إلى عبور الحدود القومية وإنشاء شركات فرعية فى عدة بلدان بسبب التطور الهائل الذى بلغه إقتصاد بلدها الأصلى من ناحية ولخدمة ذلك الإقتصاد نفسه من ناحية أخرى بحيث يظل ولاؤها النهائي لبلدها الأصلى.

ولتقريب مفهوم الشركات المتعددة الجنسيات وتوضيحه بشكل أقرب إلى الحقيقة بحيث يزيل التناقض الظاهرى الذى قد يبدو للقارئ فى التعريفين السابقين رأى البعض من خبراء الإقتصاد ضرورة ذكر أنواع الشركات المتعددة الجنسيات وأسباب إنتشارها فقسمها إلى عدة أقسام هى :

أ - الشركات متعددة الجنسيات "الأولية"

ب - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيچية التجارية

ج - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيچية الإنتاجية

د - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيچية التكنولوچية والمالية

ونوضح فيما يلى ما هية هذه الشركات فنقول:

أ - الشركات متعددة الجنسيات "الأولية" :

سميت هذه الشركات بالأولية لأن أغلب نشاطها ينحصر أساساً فى القطاعات الأولية المنجمية (من المناجم) مثل إستخراج النفط ومختلف المعادن أو الزراعية أو الإنتاج الزراعى . وهذه الشركات هى الشكل الأول والمبسط للشركات متعددة الجنسيات - ويرجع وجودها إلى القرنين السابع عشر والثامن عشر وبعضها مازال حتى الآن يقف على رأس أقوى الشركات متعددة الجنسيات .

ب - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيچية التجارية:

وهذا الشكل السائد حالياً فى العالم - حيث أن الإنتاج فى البلد المضيف بواسطة الشركات الفرعية الإنتاجية يرمى إلى تزويد الأسواق المحلية (الوطنية والإقليمية) لتلك البلدان بالسلع المشابهة التى تنتجها الشركات الأم فقرار الإستثمار الخارجى لهذه الشركات يعتمد على طاقة الطلب الموجودة فى تلك الأسواق وهذا الشكل يعتبر أبسط شكل لتدويل الإنتاج.

ج - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيچية الإنتاجية:

وتتميز عن سابقيها بكونها تعتمد على إنشاء وحدات إنتاجية بكل ما تعنى الكلمة من معنى على النطاق الدولى وذلك بتنظيم الإنتاج دوليا مثل ما هو الحال فى تنظيم إنتاج السيارات والمنتجات الإلكترونية والتليفزيونية وغيرها بين عدة شركات فرعية - تختص كل منها بصنع جزء من المنتج النهائى وبتركيب العناصر المتكاملة التى تقدمها مختلف الوحدات الإنتاجية التابعة للشركة الأم - وفى هذه الحالة فإن غاية الإنتاج فى البلدان المضيفة ليست التسويق والمتاجرة فى تلك البلدان - وإنما تصدير الأجزاء المنتجة فيها لتركب فى البلد الأصلى _ أى بالقرب من الأسواق التى يتوافر فيها الطلب القوى على المنتج النهائى الذى يحظى عند ذلك بميزة "علامة الصنع للدول المتقدمة صناعيا، وبذلك تكون تلك الشركات قد خلقت نظاماً للإنتاج تنتقل فيه المنتجات المجزأة وليست السلع النهائية حسب أسعار تحددها الدوائر المختصة فى الشركة الأم وهى "أسعار التحويل" وبذلك تفلت نسبة كبيرة من التجارة الدولية من قانون السوق لأن إنتقال رؤوس الأموال والأفراد والتقنية (التكنولوچيا) يتم فقط بين الوحدات التابعة لنفس الشركة المتعددة الجنسيات وضمن نطاق نشاطها فالمنتجات تعبر حدود الأمم وتساهم فى المبادلات الدولية. ·

د - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيچية التكنولوچية والمالية:

وهى شركات المستقبل التى ستكون لها الهيمنة خلال السنوات العشر القادمة حسب تقدير الخبراء الاقتصاديين والفكرة الأساسية لهذه الشركات تعتمد على فرضية أن الشركات المتعددة الجنسيات ستخرج شيئاً فشيئاً من بوتقة الإنتاج بسبب أن الدول المتقدمة صناعياً ستركز خططها فى المستقبل على قطاع الخدمات والفروع التى تتطلب رصيداً عالياً من العلم والتقنية المتطورة جداً - لأن الدول المضيفة التى هى فى الغالب الأعم من الدول النامية ستعمل تدريجياً إلى السيطرة قومياً على عملية الإنتاج الصناعى لذا فإن تلك الشركات ستتحول إلى مؤسسات لبيع المهارة والخبرة والتقنية Know-How ، وبراءات الإختراع والتسيير الإدارى - كما أن نشاطات ما يسمى بالشركات الهندسية الإستشارية ستتطور بشكل أسرع من النشاطات الصناعية وكما أن تحويل الإستثمارات الصناعية فى الخارج خاصة باليورو ستقوى المكانة المالية للشركات المتعددة الجنسيات وعلاقاتها بالقطاع المصرفى، وستخصص تلك التجمعات فى تقديم الخدمات والإشراف غير المباشر على العمليات الإنتاجية الدولية خاصة فى الدول النامية بواسطة تقديم التمويلات والتكنولوچيا من خلال الأسواق المالية والنقدية غير المتطورة من خلال الأسواق المالية والنقدية الدولية التى لاتستطيع الدول مراقبتها ألا فى حدود ضيقة.

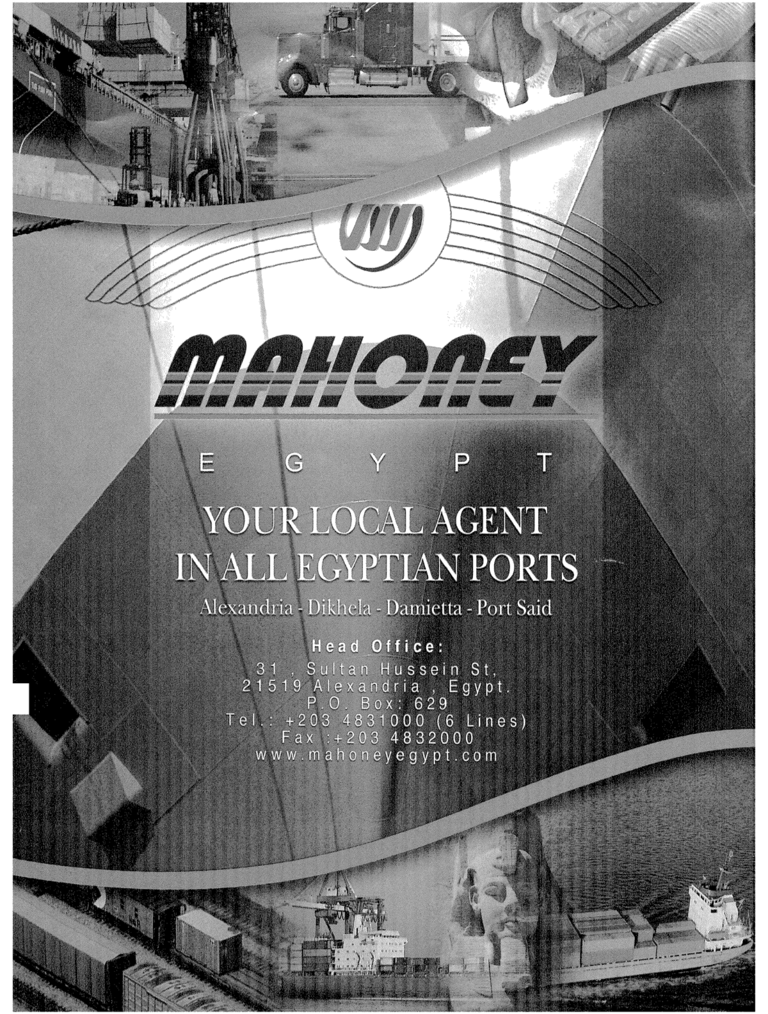
ولا شك أن للشركات متعددة الجنسيات دور كبير فى أحداث التنمية - لذلك فأن علماء الإقتصاد والسياسة والإدارة شرعوا فى تتبع هذه الشركات من حيث نشأتها وتحليل هياكلها التنظيمية وحاولوا أن يتعرفوا على أوجه نشاطها المتشعبة والمتزايدة الأتساع وأن يرصدوا الأثار الظاهرة والمستترة لعملها فى هذا البعد أو ذاك وفى النظام الإقتصادى والسياسى العالمى ككل خاصة فى ظل إمتداد ظاهرة العولمة إلى الدول النامية خصوصاً بعد بزوغ شركات متعددة الجنسيات تنتمى إلى دول أسيوية مثل اليابان وكوريا والصين والهند وماليزيا والفلبين وإندونيسيا وسنغافورة على الساحة العالمية بدءا من أوائل التسعينات فى القرن العشرين والذى أتجه أغلبه إلى المجالات الصناعية والتكنولوچية والخدمية عكس الشركات الغربية متعددة الجنسيات التى توجه أغلب إستثماراتها إلى بعض الدول من العالم الثالث لإنتاج سلع غذائية أو كمالية تنتج للإستهلاك المحلى دون توجيهها التصدير للعالم الخارجى أو لإستخراج البترول والمواد الخام التى يتم تصديرها مباشرة لدول هذه الشركات ومع ذلك حظيت الشركات الغربية متعددة الجنسيات بدور كبير فى التنمية بينما لم تحظ الشركات الأسيوية بنصيب وافر من الدراسات العربية التى تكشف مدى مساهمتها فى التنمية بالدول العربية. ومن المهم أن نقول هنا أن دور الشركات المتعددة الجنسيات فى الدول النامية يؤدى إلى زيادة عملية نقل التكنولوچية إلى هذه الدول والتى تتضمن نقل الأساليب وطرق الإنتاج المتقدمة المتبعة فى الدول الأم إلى هذه الشركات كما أن إمتداد نشاط الشركات فى الدول النامية يؤدى إلى زيادة دور هذه الشركات فى توفير فرص العمالة بهذه الدول فالشركات متعددة الجنسيات عند قيامها بالنشاط والعمل فى الدول النامية تقوم بخلق فرص العمالة والتوظف لم تكن متاحة من قبل.

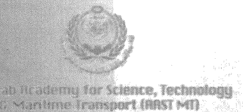
ويجب ألا نغفل أن نشاط الشركات متعددة الجنسيات فى الدول النامية إلى زيادة دورها فى عملية النظم والمهارات الإدارية إلى هذه الدول حيث أن عمل الشركات متعددة الجنسيات يتضمن القيام بأنشطة تنظيمية (كإنشاء فروع محلية وشركات مشتركة وغيرها) وهذه الأنشطة تسير وفقاً لأنظمة متطورة نسبياً عما هو معروف فى الدول النامية وبالذات فى ميدان إدارة الأفراد وإدارة الإنتاج وإدارة شئون الدعاية والتسويق وغيرها ولا يفوتنى هنا أن أنوه أن نشاط الشركات متعددة الجنسيات فى الدول النامية يؤدى إلى زيادة دورها فى تحسين ميزان المدفوعات فى هذه الدول حيث تقوم الشركات متعددة الجنسيات فى إطار نشاطها وعملها فى الدول النامية بإنتاج سلع وتقديم خدمات يفتقدها السوق المحلى فى هذه الدول مما يؤدى بالتالى إلى إحلال سلع وخدمات محلية محل الواردات كما أنها فى مرحلة أعلى من نشاطها تقوم بتوجيه إنتاجها للتصدير مما يؤدى بدوره إلى تحسين ميزان المدفوعات للدول النامية وبالتالى إلى تحسين أداء النظام الإقتصادى وزيادة معدلات التنمية فيها عموما.

الشركات متعددة الجنسيات وسعيها إلى تحقيق أعلى معدلات عائد ممكنة:

وعند الحديث عن تحليل دور الشركات متعددة الجنسيات فى تنمية الدول النامية التى تعمل فيها فأننا نقول أن دور الشركات فى التنمية يرتبط بحجم التكلفة التى تدفعها الشركات للعمل فى الدول النامية بالإضافة إلى فعالية إستخدامها للموارد المتاحة لديها فكلما تمكنت الشركات من تقليل تكلفة الإنتاج الذى تقوم به فى الدول النامية كلما تمكنت من تحفيز وتنشيط التنمية المرتبطة بزيادة الأجور وتيسير الحصول على التكنولوچيا المتقدمة وتوفير فرص العمل لمئات الباحثين عنها وتعزيز موارد الدول المضيفة من ضرائب ورسوم جمركية وغيرها علاوة على ماسبق فإن على الدول النامية تنظيم إستفادتها من أنشطة الشركات العاملة لديها من خلال تحديد المجالات والأنشطة الإقتصادية ذات الأولوية لديها والتى يمكن من خلالها دفع عملية التنمية لديها وتوجيه الشركات متعددة الجنسيات للإستثمار فيها وبما يضمن لهذه الدول توفير فرص عمل إضافية لمواطنيها والحفاظ على البيئة من التلوث ونقل ممارسات ونظم جديدة فى العمل الإدارى و المالى لديها ونقل التكنولوچيا الخاصة بطرق وفنون الإنتاج والتصنيع وتعزيز العناصر التنافسية الإقتصادية لها دوليا.

وبعد فإنى أرجو أن أكون وفقت فى عرض موضوع الشركات متعددة الجنسيات العرض المختصر الوافى


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



Molde University College

Diploma in International Transport & Logistics Program

This Diploma Course is conducted by The Arab Academy for Science and technology & Maritime Transport (AASTMT)

In Collaboration with:

Molde University College – Molde – Norway

15th, Course (2008-2009)

Program Contents

- Logistics & Supply Chain Management.
- Logistics Operation Management.
- Maritime Economics.
- Shipping Management.
- Port Logistics & Management.
- Cross Cultural Management.
- Chartering & Shipbroker.
- Air Freight Management.
- Multimodal Transport & Freight Forwarding.
- International Transport Law.
- International Marine Insurance.
- International Technology in Maritime Industry.
- Electronic Commerce.
- Dissertation Work.

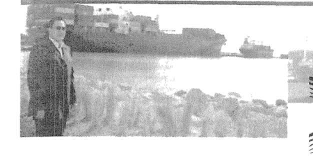
Course Duration

The course starts on November 2,nd , 2008 and ends on May 28th, 2009.

The Diploma is a seven- month course of 5 days per week

"Evening classes."

Arab Academy for Science, Technology&Maritime Transport
P.o.Box : 1029 Alexandria, Egypt
Fax:(203)5482517
Web Site: www.iitl.aast.edu
Tel: (203) 5482419 – 5482517
Email: it16@hotmail.com





SOKHNA
L VESTOCK
COMPANY

PRESENTATION OF THE SOKHNA LIVESTOCK COMPANY

THE CONSUMER MARKETS IN EGYPT AND IN THE REGION DEMAND FOR QUALITY BEEF PRODUCTS AT COMPETITIVE PRICES:

- TENDER
- HEALTHY
- SAFE
- CONTINUOUS AND RELAIBLE SUPPLY

TO MEET THIS SPECIFIC DEMAND, SOKHNA LIVESTOCK COMPANY HAS STARTED UP THE FOLLOWING PRODUCTION SCHEME.

PURCHASE:

THE SLC BUYS LIVE ANIMALS FROM DIFFERENT COUNTRIES TO AVOID AND SPREAD THE RISK OF INTERRUPTION OF SUPPLY DUE TO CLOSURE OF BORDERS FROM ANY COUNTRY FOR POLITICAL AND VETERINARIAN REASONS AND TO BENEFIT FROM PRICE COMPETITION.

WE BUY ONLY SELECTED ANIMALS MEETING OUR QUALITY SYSTEM:- HEALTHY, QUALITY AND WEIGHT.

THE PURCHASED ANIMALS ARE OF DIFFERENT WEIGHTS.

GROUP 1 FROM 250-300 KG
GROUP 2 FROM 300-350 KG
GROUP 3 FROM 400-450 KG.

AT 450 KG THE ANIMALS ARE SLAUGHTER READY

CONTROL AT LOADING POINT ON QUANTITY AND QUALITY ARE MADE BY AN INDEPENDENT SURVEY ORGANISATION AND OUR OWN QUALIFIED VETERINARY STAFF.

SHIPPING

OUR OWN OR OTHER VESSELS WITH HIGH STANDARD FACILITIES GUARANTEE THE HEALTHY AND SAFE TRANSPORT OF THE ANIMALS.

ENOUGH SPACE, CAREFUL SELECTED FEED AND THE ATTENDENCE OF OUR VETERINARIANS ON BOARD ARE ESSENTIAL FOR ANIMAL WELFARE.

FEEDLOT

EACH GROUP OF ANIMALS IS HOUSED IN SEPARATED PENS IN OUR FEEDLOT.

MANAGING THE FEEDLOT IS CONSIDERED A SCIENCE.

THE PLANNING OF FEEDING IS BASED ON THE COMBINATION OF THE WEIGHT OF THE ANIMALS AND THE PRE-CALCULATED KEEPING TIME.

BY THIS WE ARE ABLE TO MAINTAIN A HEALTHY STOCK POSITION AT THE FEEDLOT AND GUARANTEE A CONTINUOUS SUPPLY TO THE SLAUGHTERHOUSE.

A SPECIAL FEEDING PROGRAM IS IMPLEMENTED TO OBTAIN MARBLE AND TENDER MEAT.

COST CONTROL AND WEIGHT GAIN ARE REGULARLY CHECKED.

IN SHORT:

1-THE WAY OF KEEPING. (HEALTH AND ANIMAL WELFARE)
2-THE WAY OF TIMING AND PLANNING
3-THE FEEDING BASED ON QUANTITY – QUALITY AND COMPOSITION

ALL THESE FACTORS ARE DETERMINING THE QUALITY OF THE MEAT.

CONTINUOUS MONITORING OF THE WHOLE PROCESS BY NUTRITIONISTS AND LABORATORIUM TESTING IS ESSENTIAL TO ACHIEVE THE BEST RESULTS

WE ARE WORKING ON CERTIFICATION FOR HACCP AND ISO QUALITY MANAGEMENT BY AN ACCREDITED ORGANISATION.

SLAUGHTERHOUSE

THE SLAUGHTERHOUSE IS A MODERN FACILITY WITH THE LATEST TECHNOLOGY EQUIPMENT AND WITH HIGH HYGIENIC STANDARDS. THE SLAUGHTERING IS HALAL.

DAILY BACTERIOLOGICAL CHECKS BY THE LABORATORIUM AND A CONTINUOUS MONITORING OF THE WHOLE PRODUCTION PROCESS ARE MADE TO GUARANTEE ALL ASPECTS OF FOOD SAFETY AT THE HIGHEST STANDARD.

WE ARE WORKING ON CERTIFICATION FOR HACCP AND ISO QUALITY MANAGEMENT BY AN ACCREDITED ORGANISATION.

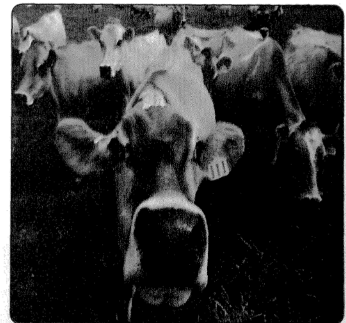
TRANSPORT

WE ARE INVESTING IN OUR OWN TRUCKS TO GUARANTEE "JUST IN TIME" DELIVERY.

THROUGH THE WHOLE PROCESS FROM PURCHASE OF ANIMALS TO THE DELIVERY TO THE CONSUMER TRACEABILITY IS GUARANTEED.

THE AIMS OF SOKHNA LIVESTOCK COMPANY ARE

1 - CONSUMER SATISFACTION IS ACHIEVED WITH THE BEST END PRODUCT.
2 - CONTINUAL IMPROVEMENT OF THE PROCESS.
3- COST CONTROL AND EFFICIENCY THROUGH THE WHOLE PRODUCTION PROCESS ARE THE BASIS TO BE COMPETITIVE ON THE MARKET.
4 - OUR TEAM AND A GOOD PLANNING ARE THE BASIS FOR RELIABILITY.





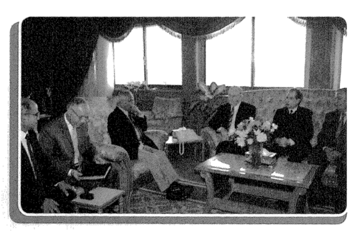


زيارة وفد المعهد القانونى للوچيستيات والنقل لشمال أمريكا لشركة أميرال مانچمنت كوربوريشن

AMIRAL Management Corporation

يعد المعهد القانوني للوجيستيات والنقل لشمال أمريكا (CHARTERED INSTITUTE FOR LOGISTICS & TRANSPORT NORTH AMERICA "CILTNA") من المعاهد المتخصصة في مجال اللوجيستيات والنقل على مستوى العالم حيث يقوم بإجراء الدراسات التحليلية في هذا المجال، إضافة إلى تأهيل وتدريب المهتمين بهذا المجال ويمنح شهادات عضوية قانونية وشهادات زمالة للأعضاء، المقر الرئيسي للمعهد بإنجلترا وله فروع في عدد 29 دولة على مستوى العالم.

في إطار نظام تعاون مشترك بين فرع المعهد بشمال أمريكا وشركة أميرال مانجمنت كوربوريشن،(إحدى شركات مجموعة أميرال) وعلى ضوء نتائج زيارة سابقة تمت العام الماضي لشركة تنمية ميناء السخنة، وعلى ضوء اهتمام من جانب وزارة النقل بكندا، فقد زار وفد رفيع المستوى ضم كل من السيد/ كيث بنر – رئيس مجلس الإدارة والدكتور/ حازم غنيمة – المدير التنفيذي للمعهد بزيارة لمصر خلال الفترة 1 – 11 ديسمبر 2007م بهدف دراسة إمكانات تعزيز حركة النقل العالمية من دول الشرق الأقصى وموانئ أمريكا الشمالية (لكندا والولايات المتحدة الأمريكية) عبر قناة السويس.

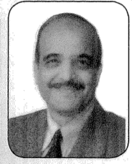




وقد رافق الضيوف أثناء الزيارة من جانب مجموعة أميرال السيد اللواء بحرى/ عاصم السيد أحمد وذلك طبقا للبرنامج المعد و الذى شمل لقاء مع السيد اللواء/ محمد البنا – رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات المسئولة عن إدارة وتشغيل مستودع بيانات حركة التجارة المصرية حيث تم إبرام بروتوكول تعاون مشترك لتبادل بيانات حركة التجارة التي تهم الجهتين بصورة دورية.

كما شمل البرنامج زيارة لهيئة قناة السويس حيث تم عقد اجتماع مطول مع سيادة الفريق/ أحمد على فاضل – رئيس الهيئة ومجموعة من المتخصصين بإدارة التخطيط والبحوث والدراسات بالهيئة للاطلاع على معدلات نقل البضائع القادمة من الشرق الأقصى والتعرف على الخطط المستقبلية للهيئة لتنشيط حركة العبور المتجه إلى دول أمريكا الشمالية .

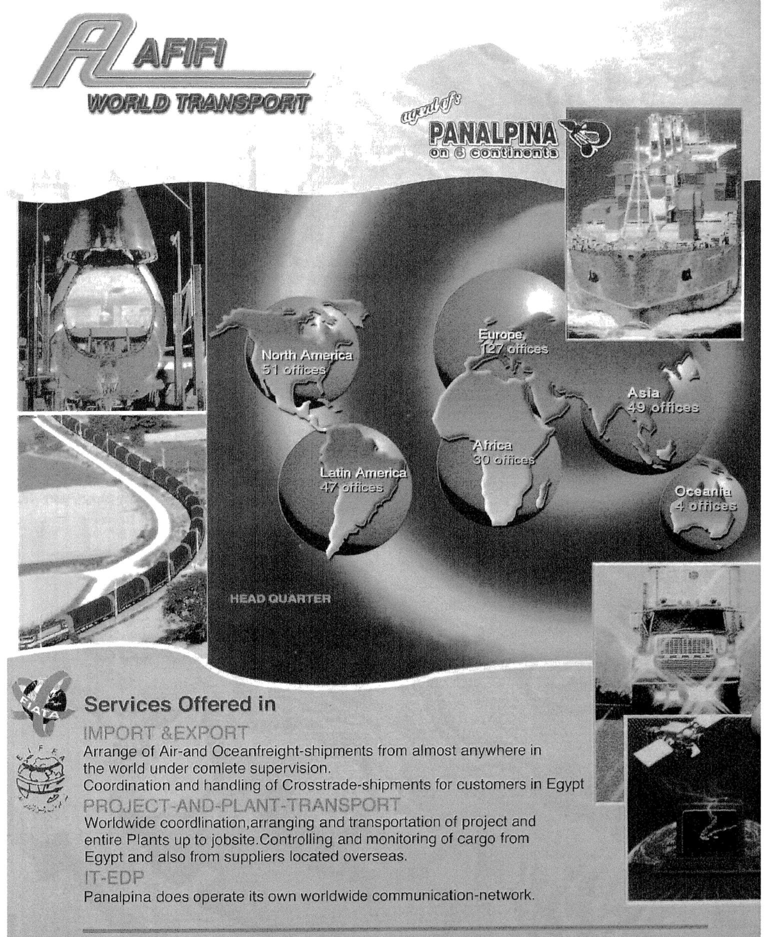
وقد أسفر اللقاء عن عقد بروتوكول تعاون بين الجهتين لتبادل البيانات وتعزيز سبل تنشيط حركة النقل عبر قناة السويس إلى موانئ أمريكا الشمالية.


اللواء/ محمد البنا

د/ أحمد عبد المنصف

وقد اختتم الضيوف البرنامج بزيارة معهد النقل الدولى واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بالأسكندرية حيث تم مناقشة الموضوعات الخاصة بالبرامج الدراسية وكيفية تبادل بيانات تلك البرامج والتعاون بين الجهتين.





AFIFI
WORLD TRANSPORT
agent of:
PANALPINA
on 6 continents
North America
51 offices
Europe
127 offices
Asia
49 offices
Africa
30 offices
Latin America
47 offices
Oceania
4 offices
HEAD QUARTER
FIATA
Services Offered in
IMPORT &EXPORT
Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt
PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT
Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.
IT-EDP
Panalpina does operate its own worldwide communication-network.
17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com
TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521

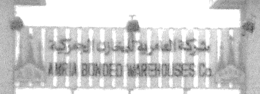


شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية





شركتنا :-

- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري بنظام الموانى الجافة.
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام تعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الأداء المستمر والكفاءة العالية.
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها.
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة.
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى.
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير.
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة.
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة.
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

هيئة
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

وزارة النقل

ميناء دمياط

وضع حجر الأساس لإنشاء محطة حاويات شركة دمياط الدولية للموانئ

قام وزير النقل المهندس/ محمد لطفى منصور بوضع حجر الأساس والاحتفال ببدء أعمال الحفر لإنشاء الرصيف البحرى الجديد لمحطة الحاويات العملاقة بميناء دمياط بإستثمارات تبلغ 650 مليون دولار على مساحة مليون م2 بطول 2300م وعمق 17م لخدمة سفن الجيل الخامس والسادس.

صرح المهندس/ محمد لطفى منصور أن ميناء دمياط يعد واحداً من الموانئ المصرية المحورية الهامة فى منطقة الشرق الأوسط بموقعه الإستراتيجي بالقرب من قناة السويس مما يساهم فى إنخفاض تكلفة تداول الحاويات به عن باقى الموانئ الأوروبية وجذب كبرى الخطوط الملاحية العالمية، لذلك فإنشاء المحطة الجديدة سيضاعف من طاقة الميناء فى تداول الحاويات لتصل إلى 4 مليون حاوية مكافئة خلال عامين.

وأضاف وزير النقل أنه "سيتم أفتتاح المحطة مرحلياً فى نهاية عام 2008 مع إستكمال جميع أعمال البنية التحتية وأرصفة المحطة فى منتصف عام 2009" .

وأكد وزير النقل"تنفيذاً للبرنامج الإنتخابى للرئيس محمد حسنى مبارك وكجزء من إستراتيجية الوزارة جاء إنشاء هذه المحطة لجذب مزيد من الإستثمارات الجديدة كثيفة العمالة حيث ستساهم المحطة فى توفر أكثر من 8000 فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة لأبناء محافظة دمياط والمحافظات المجاورة".



توقيع إتفاقية المساهمين الشركاء بمشروع محطة حاويات الشركة الدولية للموانئ

ومن جانبه صرح اللواء/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط أن هيئة ميناء دمياط أعدت جيداً لهذا المشروع العالمى من خلال إجراء الدراسات اللازمة ومنها الدراسة البينية للتعرف على المردود البيئى للمشروع، بالإضافة إلى إجراء الأعمال المسحية للتربة فى هذه المنطقة وعمل المجسات الأرضية والملاحية اللازمة.

صرح محمد كاظم المزيدى رئيس مجلس إدارة شركة دمياط الدولية للموانئ (DIPCO) شركة كويتية تابعة لشركة رابطة الكويت والخليج القابضة " إن الشركة ستقوم ببناء و إدارة محطة الحاويات الجديدة فى ميناء دمياط بنظام (BOT) وأن شركاء الشركة من كبرى خطوط الملاحة العالمية سيعطون دفعة لنشاط الشركة فى المرحلة القادمة بالإضافة إلى أن أعماق المحطة وأطوالها ستمكنها من إستقبال سفن الحاويات العملاقة.



وضع حجر الأساس لإنشاء محطة حاويات الشركة الدولية للموانئ

إعطاء إشارة حفر فى مشروع محطة حاويات الشركة الدولية بميناء دمياط

زيارة لجنة الإدارة المحلية بمجلس الشعب لميناء دمياط

فى إطار زيارتهم لمحافظة دمياط قامت لجنة الإدارة المحلية بمجلس الشعب بزيارة ميناء دمياط . وكان فى إستقبال اللجنة التى ترأسها الأستاذ/ شوقى عبد العظيم اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة الميناء ورافقها بعض أعضاء مجلس الشعب عن محافظة دمياط وقدم لهم بقاعة المؤتمرات بالهيئة عرضاً للتعريف بالميناء وبأهم المميزات التى ينفرد بها وتميزه عن باقى الموانى. كما قدم لهم شرحا تفصيليا لأهم المشروعات الجارى تنفيذها وآخرها منذ أيام قليلة حيث قام السيد وزير النقل والسيد المحافظ بوضع حجر الأساس وإعطاء إشارة البدء فى الحفر لإنشاء مشروع محطة حاويات شركة دمياط الدولية للموانئ . والتى تصل بطاقة تداول الحاويات بالميناء إلى خمسة ملايين حاوية فى العام كما إنها تعد أكبر محطة لتداول الحاويات فى الشرق الأوسط.

اللواء حسين الهرميل مع لجنة الإدارة المحلية بمجلس الشعب فى زيارته لميناء دمياط

وقد قام اللواء/ الهرميل بالرد على إستفسارات السادة النواب والتى دارت حول حجم العمل والتداول بالميناء والتسهيلات التى تمنحها الهيئة لجذب المزيد من الإستثمارات وحجم العائد الذى يحققه الميناء للإقتصاد القومى المصرى وكذلك الأثر البيئى للمشروعات المقامة بالميناء .

وبعد ذلك أصطحب رئيس الهيئة وفد السادة نواب الشعب فى زيارة لمركز الإدارة الآلية بالميناء والذى شرفه بالإفتتاح السيد رئيس الجمهورية فى ديسمبر من عام 2004 والذي جعل ميناء دمياط أول ميناء حكومى يدار إلكترونيا فى مصر.

ثم قام السادة أعضاء اللجنة بجولة بالميناء زاروا خلالها مبنى إدارة حركة السفن (برج الإرشاد) والمجهز بأحدث الأجهزة الرادارية الإلكترونية وموقع إنشاء محطة الحاويات الجديدة وأرصفة الميناء وشاهدوا أكبر محطة فى العالم لإسالة وتصدير الغاز ومجمع مبارك للبتروكيماويات، وقد أثنى الزائرون على كل منا شاهدوه وخاصة أسلوب إدارة الميناء والذى إنعكس على نمو الأداء وإقبال المستثمرين على إقامة المشروعات بإعتباره ميناء واعدا .

كما طالبوا بضرورة أن تنعكس كل هذه المشروعات على المجتمع المحلى بدمياط وأن يكون التنسيق فى هذا الشأن مستمراً مع المحافظة والمجالس المحلية . كما تمنوا للميناء المزيد من التقدم والنمو.

استقبل اللواء / حسين الهرميل رئيس هيئة ميناء دمياط الدكتور / على السمان سكرتير عام الجمعية الأوروبية المصرية للإعلام الإقتصادى ورئيس لجنة الحوار والعلاقات الإنسانية.

وقد شاهد الدكتور / السمان عرضاً مرئياً ومسموعاً عن ميناء دمياط تعرف من خلاله على أهمية الميناء عالمياً وحجم التداول والمميزات العالمية التى ينفرد بها.

كما ناقش مع اللواء / الهرميل الحدث الكبير الذى تم فى اليوم السابق للزيارة والذى قام خلاله السيد المهندس/ وزير النقل بوضع حجر الأساس وإعطاء إشارة البدء لإنشاء أكبر محطة لتداول الحاويات فى الشرق الأوسط والتى تستضيف للميناء المزيد من الأهمية والتميز على الصعيد العالمى.

كما إصطحبه رئيس الهيئة لزيارة مركز الإدارة الآلية بالميناء والذى يتم من خلاله التنسيق بين المستثمرين والمتعاملين مع الميناء من جانب وجميع الجهات العاملة بالميناء والممثلة فى تلك الإدارة من جانب آخر وهو ما نطلق عليه التعامل من خلال نافذة واحدة .

كما زار الدكتور/ السمان الإدارة البحرية بالميناء وشاهد من خلال برج إدارة حركة السفن أحدث الأجهزة الرادارية والإلكترونية المستخدمة فى إرشاد وتراكى السفن بالميناء.

وقد أبدى سيادته إعجابه بالتطور الهائل الذى تتبعه إدارة الميناء والذى يضع ميناء دمياط فى مصاف الموانئ العالمية.



اللواء حسين الهرميل والدكتور على السمان بمركز الإدارة الآلية بميناء دمياط

"من أرشيف الدراسات البحرية الهندسية"

بعض إتجاهات تكنولوچيا أعمال التطوير بالموانىء.

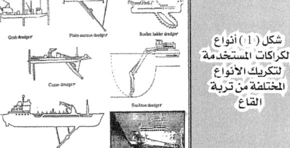
Some Technology Trends for Ports Development.

إعداد : مهندس/ محمد رمزى عوض
"مهندس موانىء و شواطىء"

تعتبر أعمال التكريك (Dredging) و الردم (Reclamation) من أقدم الأعمال التطويرية التى عرفتها اللإنسانية فى تاريخها القديم. ففى عهد الفراعنة شهدت مصر أعمالا تكريكية عديدة بإستخدام الوسائل التكنولوجية المتاحة فى ذلك الوقت. و ظهر أثر ذلك جليا على أنظمة و قنوات الرى المتطورة فى ذلك الوقت بالبلاد. و بالنسبة لأعمال التكريك للأغراض الملاحية، فقد تم أيضا إجراء العديد من الأعمال فى ذلك المجال، و المرافىء البحرية التى تركها الفراعنة شاهدة على تقدم عصرهم التكنولوجى المذهل في هذا المجال. و فى العصر الحديث، فقد تطورت تكنولوجيا أعمال التكريك و الردم لأغراض التطوير البحرى بصورة كبيرة و ظهر العديد من الأنواع للكراكات المستخدمة لأحدث التقنيات التكنولوجية فى هذا المجال.

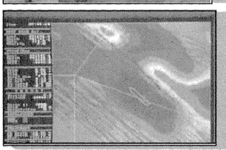
و تعتبر هذه الأعمال من أهم العوامل المحددة لإختيار البديل المناسب من البدائل المقترحة لتخطيطات ميناء حاويات جديد. و يكون ذلك الإختيار بوجود شرط أساسى و هو التوازن بين كميات الحفر و الردم (Balance Between Cut and Fill) . و تتم عمليات التكريك بواسطة الكراكات والتى تختلف من حيث النوع و الوظيفة تبعا لطبيعة التربة المكركة. و تنقسم الكراكات إلى نوعين أساسيين (الأول هو الكراكات الميكانيكية و الثانى هو الكراكات الهيدروليكية). و بالنسبة للكراكات الميكانيكية (Mechanical Dredgers) فتشمل أنواع [Bucket Ladder Dredger] و هى لتكريك الكميات المحدودة. و تتراوح أحجام ال Buckets بين (30 لتر و حتى 0012 لتر). و يختلف ال Bucket المستخدم تبعا لنوع التربة المكركة (رملية / طينية / صخور صغيرة غير صلبة). و نوع [Grape Dredger (Clamshell)] و هى من أكثر الكراكات شيوعا فى العالم. و تتراوح أحجام ال ((Grapes بين (1 م3 و حتى 002 م3). يختلف ال Grape)) المستخدم تبعا لنوع التربة المكركة (رملية / طينية / صخور صغيرة مفتتة). و نوع [Dipper and (Backhoe/Front Shovel) Dredger] و فيها حجم ال ((Buckets متغيرة (حتى 20 م3) و عمق التكريك بواسطتها محدود (15 م) و قد يصل إلى 25 م للتربة الناعمة " رملية / طينية". أما الكراكات الهيدروليكية (Hydraulic Dredgers) فتشمل أنواع [Plain Suction Dredgers] و منها (Stand Plain) & (Barge Loading Suction) & (Dust Pan) & (Deep (Suction) & (Suction). و هى بأنواعها عموما مناسبة للتربة الغير متماسكة (Non-Cohesive Soil) و يمكنها التكريك بالمياة العميقة حتى عمق (100م). و نوع [Cutter Dredger] و هى مزودة بقواطع لقطع التربة ثم شفطها بمضخة. يمكنها تكريك جميع أنواع التربة (بما فيها التربة الصخرية). و تمتاز بالدقة فى أعمال التكريك. و يلاحظ إختلاف القواطع المستخدمة و كذلك الأسنان الخاصة بها بإخلاف نوع التربة المكركة .(Cutter Teeth) و نوع] [Trailing Suction Hopper Dredger (TSHD) و تمتاز بوجود ماكينات إبحار بها (Self Propelled) و بها خزان (Hopper) لتخزين المواد المكركة و بوابات سفلية للإلقاء ناتج التكريك بالمنطقة المخصصة لذلك (Dumping Area). و هى تمتاز بإمكانية التكريك فى البحر المفتوح (فى وجود الأمواج - و خاصة أمواج Swell الطويلة). و تقدر سعتها بحجم ال (Hopper) و الذى يتراوح بين بضع المئات و حتى (33000 م3). هذا وتختلف تكلفة ال (م3) تبعا لنوع التربة المكركة. و تعتبر تكلفة التكريك لل (م3) من الصخر هى الأكثر سعرا. و بالنسبة لأعمال الردم (خلف الأرصفة أو لتخليق مساحات أرضية للميناء) فيستخدم تكنيك (Rain Bowing) لذلك. و الشكل (1) يوضح نموذج لأنواع الكراكات و أساليب التكريك المختلفة المتعارف عليها عالميا.

وتعتبر أعمال الرفع المساحى الهيدروجرافى قبل و بعد إجراء أعمال التكريك من العوامل الأساسية لتقدير الكميات المكركة (عن طريق الحساب بإستخدام المناسيب/الأعماق قبل و بعد التكريك) و التأكد من الوصول إلى المناسيب التصميمية المطلوبة بعد نهايتها، و خاصة بالنسبة لأعمال التكريك الخاصة بالموانىء و بجوار الأرصفة، و التى تتطلب دقة عالية لأعماق كل من قناة الإقتراب و منطقة الحوض و دائرة الدوران. و الأشكال من رقم (2) و حتى رقم (6) توضح بعض العناصر الأساسية لأعمال تكنولوجيا التكريك الحديثة لأعمال التطوير البحرى بالموانىء.

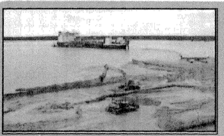


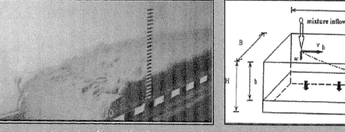
شكل (1) أنواع الكراكات المستخدمة لتكريك الأنواع المختلفة من تربة القاع


شكل (2) تحديد الأعماق للمناطق المطلوب تكريكها بناء على نتائج الرفع المساحى الهيدروجرافى


شكل (3) التحكم فى دقة أعمال التكريك عن طريق الأنظمة المساحية و الموقعية الحديثة


شكل (4) نموذج لأعمال النقل للتربة المكركة إلى مواقع الردم خلف الأرصفة


شكل (5) إنشاء/تكوين مناطق الردم خلف الأرصفة من نواتج التكريك بإستخدام المعدات الأرضية



شكل (6) أساسيات لدراسة تأثير العوامل الهيدروديناميكية على أعمال/معدلات التكريك

فى محاولة لترميم ذاكرة الأمة

نشأت الديهى

فى ضيافة محسن محمد



تمر مصر الآن بمرحلة دقيقة وحاسمة على كافة المستويات ويصفها البعض بأنها مرحلة "الإنحدار الكبرى " على مر التاريخ حيث تآكل الدور المصرى إقليميا ودوليا وتضافرت حزم الأزمات الداخلية لتسطر صفحات داخلية غير مسبوقة بينما يقف الفريق الآخر على الطرف الثانى من النهر يصفون نفس المرحلة بأنها مرحلة " الإزدهار الكبرى " حيث الإستقرار والهدوء والعمل فى صمت وبين هذا الرأى وذلك تتسع الرؤى وتتشعب الآراء وتمتد مساحة الخلاف وتتشابك المصالح ويختلط الشأن العام بالشأن الخاص وحدث الزواج المحرم حيث شهدت الساحة المصرية أكثر من حالة " زواج محارم" بين السلطة والثروة بيد أن الجميع " يحسبون أنهم يحسنون صنعا " وما أكثرالذين يجهلون الحق فمصر تحتاج الى لحظة صدق وقولة حق فمصر كانت ولن نتغنى بما كانت ومصر أصبحت ولن نبكى على ما أصبحت لكننا نحاول أن نرسم " صورة " أن نلتمس الطريق .. طريق الحق والحقيقة .. وقد يكون هذا الطريق طريق بديل بشخوص جديدة ، وقد يكون الطريق المقصود هو نفس الطريق الحالى ولكن بشخوص جديدة ومرجعيات مغايرة وقد نصل الى مانريد وكل مانريد وهو وطن قوى ينال إحترام العالم ويكتسب ولاء وإنتماء كل المواطنين واننى على يقين بأن خريطة الطريق المفقود موجودة داخل مصر ويمكن بقدر من الإخلاص والعمل الجاد أن نصل اليها من خلال الغوص فى عقول وقلوب بعض النخب الذين يمثلون الضمير الحى لهذا الوطن واليوم ألتقى مع شخصية رائعة متزنة متوازنة صاحبها لايعرف اليأس ولم يتسرب إليه الإحباط صاحب قلم رشيق وفكر عميق وأحكام موضوعية له أكثر من ثلاثين كتاب متنوع فى التاريخ والأدب والإعلام والصحافة و أشهرها .

- سرقة ملك مصر
- رؤساء الوزارات بالوثائق السرية البريطانية والامريكية
- من قتل حسن البنا
- عندما تحكم المرأة
- مصر والسودان - الإنفصال بالوثائق السرية البريطانية
- التاريخ السرى لمصر
- سقوط النظام فى أربعة أيام
- زوج مجرم

إنه الكاتب الصحفى الكبير المؤرخ " محسن محمد "

أهلا ومرحبا بسيادتكم

بداءة

فى معظم كتابتكم التاريخية التى تكشف من خلالها العديد من الأسرار التى أسرت بشكل أو بآخر فى مجريات الأحداث يتضح أن مجهودات خارقة قد بذلت من أجل الحصول على تلك الوثائق التى تؤيد وتؤكد وتفسر وتفك العديد من الشفرات الغامضة برأى سيادتكم .

من يكتب تاريخ هذا الوطن ؟

وكيف تسجل الأحداث التاريخية بموضوعية ؟

وكيف نحمى التاريخ من التزوير والأهواء الشخصية ؟

أليس من الواجب أن تكون هناك جهه مسئولة عن كتابة التاريخ وتسجيل ومتابعة كل الاحداث

يقول الأستاذ محسن محمد موضحا .

إننى أرى أن وجود أى منظمة أو هيئة تختص بكتابة التاريخ شئ خاطئ تماما .. لماذا ؟؟

لان تلك الجهة المنوط بها كتابة التاريخ ستكون ضحية لإختلافات الرؤى بين الأعضاء .

لذلك أرى أن مهمة تلك الجهة المعنية بتاريخ مصر هو جمع الوثائق .. وثائق التاريخ المصرى وتقوم بتقديمها لكتاب التاريخ ليقوم كل منهم بكتابة التاريخ من الزاوية التى يراها .

وكما نقول دائما

" إننا نستطيع تغيير المستقبل لكننا لانستطيع تغيير الماضى "

فالماضى قد حدث بالفعل وانتهى الأمر لكن الحاصل أن هناك بعض المؤرخين يغيرون الماضى وبالنسبة للمذكرات فهى فى أغلب الأحيان محاولات من جانب كاتبها لإظهار بطولته أو إبراء ذمتة من اللوم والمفروض ألا يتم إلا كتابة الوقائع ولكن كيف يتم كتابة تلك الوقائع ؟؟

فى إنجلترا وفرنسا وأمريكا مثلا يتم كتابة الوقائع التاريخية بعد مرور فترة من الزمن معلومة للجميع ففى إنجلترا مثلا يتم كتابة الوقائع التاريخية بعد مرور 25 سنة + 1 ، فأحداث ووقائع سنة 1969 يتم كتابتها بعد 26 سنة من خلال الإفراج عن كافة الوثائق ومع ذلك فهناك بعض الوثائق يقومون بإخفائها وذلك لإعتبارت معينة كالمصالح العليا للبلاد .

وأضرب مثلا من الواقع لبعض الوثائق التى تم حجبها فمثلا عندما تقدم هتلر بالقوات الألمانية من الصحراء الغربية كان الإنجليز يخططون لتدمير جميع الكبارى والجسور والطرق والقيام بإغراق مصر وذلك لمنع تقدم الألمان ولذلك أخفى الإنجليز هذه الوثائق .

وأنا عرفت بعض تلك الوثائق عن طرق حوار داربين السفير البريطانى والسفير الأمريكى .

وقامت أمريكا بإذاعة بعض تلك الوقائع لكم مازالت إنجلترا حتى اللحظة ترفض إذاعة أى من تلك الوثائق التى تكشف خطط إنجلترا لتدمير مصر لو تقدمت القوات الألمانية .

والهدف من إخفاء تلك الوثائق عن الشعب المصرى وهو إخفاء الحقيقة التى ستغضب الشعب المصرى حيث كانت إنجلترا تخطط لتدمير وتخريب مصر والإنجليز لايريدون خسارة الشعب المصرى وهناك وثائق قليلة جدا مازالت طى الكتمان ويرفض الإنجليز إذاعتها .

وأشهر هذه الوثائق مايتعلق لقتل حسن البنا حيث يرفض الانجليز رفضا قاطعا إذاعة وقائع هذا الموضوع ، وكانت مصر حينئذ فى يد الإنجليز وكانت المخابرات فى أيديهم كذلك وذلك فى 1984 ،

وهنا نأتى للحكومة المصرية .. الحكومة المصرية لم تقم بإذاعة أى شئ فمثلا ثورة 23 يوليو سنجد أن هناك بعض الوثائق أذيعت من وجهة بعض الثوار ولكن ماذا حدث بالضبط من عام 1952 وحتى وفاة عبدالناصر لانعرف أشياء كثيرة .

ماهى المدالاوت التى حصلت ؟

ماهى المداولات التى حصلت فى قصة الاصلاح الزراعى ؟

نحن لانعرف ولن نعرف كيف كان يفكر الثوار وهل الاصلاح الزاعى أفاد مصر أم لا ؟

هناك أشياء كثيرة جدا لا نعلمها

حيث أننا لانطلع على محاضر الحكومة المصرية فهى غير متاحة . على العكس إنك تستطيع أن تحصل على محاضر الحكومات الإنجليزية والأمريكية والأسترالية وأما محاضر الحكومة المصرية فلا تعرفها .

والمفروض أن تضع مصر قاعدة ونظام بعد فترة من الزمن تحددها الحكومة 30 سنة أو أكثر أو أقل المهم أن يكون هناك نظام وقواعد محددة وواضحة حيث يتم إعلان الوثائق للناس ليتم كتابة التاريخ من جميع الزوايا والرؤى .

إننا نؤيد وجود لجنة للتاريخ لكن مهمتها ليست كتابة التاريخ لكن مهمتها الأساسية هو تجميع وإذاعة الوثائق لعرضها على الناس .

وأنا كنت أرى أن نقوم بإرسال من يجمع لنا الوثائق من انجلترا من 1882 الى 1965 .

كانت تحكم مصر ، لذلك كان لابد من إحضار كل وثيقة تخص مصر ليقوم بعرضها على الناس وإلى الآن لم يحدث ذلك ولاينوى أحد عمل ذلك ولا وزارة الثقافة ولا وزارة الإعلام ولا وزارة التعليم ولاحتى الجامعات .

فكل هذه الجهات مقصرة فيما يتعلق بالتاريخ المصرى .

إننى كنت أحب الوثائق البريطانية حيث وجدت أن بعض الزعماء المصريين الذين أعتبرناهم أبطال ووطنيين لم يكونوا كذلك .

وبعض الناس المجهولين من أساتذة الجامعة أو من الطلاب كانوا أبطالا ولا تتخيل مدى بطولاتهم وتضحياتهم ومدى كراهية الإنجليز لهم .

إننا نريد أن يظهر التاريخ الحقيقى الموثق الذى سيبرز أبطالا مجهولين ، هؤلاء من الممكن أن يكونوا قدوة وأمل للشباب .

** سألت الاستاذ / محسن محمد

كيف ترى مصر

مصر الشعب .. مصر الارض

هل تراها فى مكانها الطبيعى ومكانتها اللائقة ؟

يقول الأستاذ / محسن محمد

القول السائد الآن أن مصر تخلت عن دورها وأنا رأيى جزئيا أن تخلت عن دورها ولكن هذا الدور كان يرتبط بإلتزامات كبيرة فمصر دخلت حروبا عديدة وفاءأ لالتزماتها وضريبة لريادتها وتفعيلا لدورها .

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

ومصر خسرت دولا كثيرة لاثبات دورها ، فالدور التزامات وأعباء وتبعات كثيرة قد لا نقدر عليها إننى أتمنى أن تتخلى مصر عن دورها !!

وأرى أن أهم شئ صنعه حسنى مبارك هو عدم دخول مصر حروب جديدة

لأن الحروب ستكلفنا تكاليف إقتصادية وبشرية باهظة وتؤدى إلى توقف شامل فى حركة الدولة .

وحتى يكون لمصر دورا لابد وأن تكون مصر نفسها قوية ومزدهرة وتعيش حالة رخاء .

ومايقال الآن بالنسبة للسعودية وبأنها تستطيع القيام بدور ريادى أرى أنها تقوم بهذا الدور (بفلوسها) وكذلك دول الخليج بفلوسها ومصر لاتملك فلوس ولكن عندها مصر !!

لذلك نلاحظ أن الأمريكان وهم يتكلمون على مصر يقولون (أن مصر هى مركز المنطقة الثقافى والسياسى)

وسوف تستمر ريادتها ، أما دورها الحالى عليه بعض الملاحظات وذلك نتيجة قيامها بأدوارها السابقة (ومصر تعبانة جدا) إننى أتمنى أن تتفرغ مصر للتنمية والإصلاح والبناء مدة تصل الى عشرين أو ثلاثين سنة وتكون هذه المدة بلا أدوار خارجية ، فالبطالة ومعالجة مشاكل الفقر والإصلاح الإقتصادى هى الأولى فى هذه المرحلة .

قلت للاستاذ / محسن المهم أن نبدأ فنحن منذ مايقرب من ثلاثين عاما نعيش بلا أدوار خارجية مؤثرة تقريبا والوضع الداخلى يسير من سئ إلى أسوأ

قال : المهم أن نبدأ إقتصاديا لتحقيق النهضة

قلت له : كيف نبدأ ؟ وحتى لو طال الزمن المهم أن نبدأ صح

قال : كى نبدأ هناك عدة عوامل لذلك

وأهم نقطة هى الديمقراطية ثم الديمقراطية ثم الديمقراطية لابد من مشاركة جميع قوى الشعب

قلت له : ماهو مفهوم الديمقراطية ؟؟

أجابنى مستنكرا (حكم الشعب)

قلت له : كيف نصل الى حكم الشعب ؟؟

قال: بالانتخابات الحرة

قلت له : كيف نصل الى انتخابات حرة ؟؟

قال : ياسيدى أن يتيح الحاكم لممثلى الشعب أن يحكموا لأنك لو قلت أن الشعب المصرى يحكم نفسه بنفسه وفى نفس الوقت تختار له نظام التعليم على سبيل المثال .

وبالنسبة للتعليم على وجه الخصوص تجد ان كل وزير له خطة ونظام غير مرتبط بخطة ونظام وخط عام للتعليم فمرة تسمع ان مرحلة التعليم الابتدائى 6 سنوات ويأتى وزير أخر ويصر أن يلغى السنة السادسة وكذلك الثانوية العامة تجد أن من يضع جدول الامتحان هو الوزير وهذا ليس من اختصاصة على الاطلاق فمنصب الوزير سياسى من الدرجة الأولى وليس شرطا أن يكون ضابطا ووزير الصحة لايعنينا أن يكون طبيبا .. المهم هو ان يكون رجل سياسى لدية رؤية وخطط وقدرة على الإدراة .

نعود الى نظام الانتخابات حيث العبرة ليس بالنظام الفردى أو القوائم ، كل هذا لايهم فكل مايهم هو التطبيق الصحيح والسليم لأى نظام يتم إختياره ويجب أن نكف عن غش الإنتخابات وعن قصص وحكايات الإنتخابات معى شخصيا ،فأنا أولا لايوجد معى بطاقة إنتخابية لكننى طوال حياتى ذهبت للادلاء بصوتى ثلاثة مرات

مرة كان هناك مرشحا لا أعرفة ورغم ذلك كنت حريصا على نجاحة لذلك ذهبت الى حوالى خمسة لجان للبحث عن إسمى وعندما وجدته جاءنى شخص مفتول العضلات وقال لى بالحرف " هو أنت هاتعمل زى ولاد الكلب وتحط صوتك فى الصندوق "

قلت له : أبدا أنا هعمل زى ولاد (...) وأدى صوتى قدامك

(المرة الثانية) وصلت للجنة الساعة خمسة الاخمسة 4.55 دقيقة أى قبل إغلاق باب التصويت بخمسة دقائق وكان هناك ضابط كبير على باب اللجنة وسألنى (إنت جاى ليه) قلت له حتى أدلى بصوتى ، فقال لى الانتخابات خلصت

فقلت له : من حقى الادلاء بصوتى فالساعة لم تصل الى الخامسة .. قال (لا) الانتخابات خلصت وأستمر الجدال حتى وصلت الساعة الخامسة وأمام إصرارى على دخول اللجنة والادلاء بصوتى إضطر الضابط للموافقة ، وحينما دخلت اللجنة وجدت إسمى وقد تم التأشير أمامة على إعتبار أننى قد سبق لى الادلاء بصوتى على غير الحقيقة

(المرة الثالثة) ذهبت للجنة وجدت حوالى 6 أشخاص فى صباح اليوم الثانى قرأت فى الصحف أن الاقبال تخطى نسبة 90% ياسيدى

اذا اردنا أن نجرى انتخابات نزيهه يجب أن نصحح مسار الجداول الانتخابية أولا .

فمثلا من الممكن أن يتم فتح باب القيد قبل الانتخابات بشهرين مثلا ومن يريد أن يدلى بصوتة بالتاكيد سوف يذهب لقيد إسمة فى الجداول التى يجب أن يتم تنقيتها أولا بأول

كذلك أرى أن الرقم القومى يمكن تفعيلة بطريقة عملية فى مسألة الانتخابات ومن الطرائف التى أذكرها حول الانتخابات .

يوم كنت رئيس مجلس الادارة ورئيس تحرير الجمهورية جاءنى أحد المرشحين وطلب عمل إعلانات فى الجريدة فوجهته الى ادارة الاعلانات لعمل اللازم

وقلت له : أهم من الاعلانات (إنت عامل إيه)

قال لى : (ولا يهمك)

وأخرج من حقيبتة مجموعة من التذاكر الانتخابية فهو ضامن النجاح بالتزوير مائة فى المائة

الخلاصة أن إصلاح مسألة القيد وإحترام إرادة الناخب هى الأساس

لذلك الناس متمسكة بالاشراف القضائى على الإنتخابات والعالم كله لايوجد به الإشراف القضائى الكامل كذلك لايوجد تزوير بهذه الصورة .

ياسيدى إن أول إنتخابات فى مصر كان سنة 1924 ومنذ هذا التاريخ وحتى الان وجميع الحكومات قبل الثورة أو بعدها كانت حريصة على بقاء تلك الجداول لان بقائها هو الضمانة الوحيدة لبقاء التزوير .

سألت الاستاذ / محسن محمد

عن مقولة أن الشعب غير مؤهل لممارسة الديمقراطية وهل من الأفضل أن نؤهلة أولا ؟

قال : يا أخى إذا كان الشعب جاهل سوف يختارناس من الجهلة وإذا كان واعيا سيختار ناس واعية .

وتحت أى ظرف لايجب أن يكون هناك أوصياء على هذا الشعب ليقوموا بالإختيار نيابة عنه

لان من يقوم بالاختيار نيابة عن الشعب يمكن أن يكون سئ النية أو سيء الاختيار

إذا تركنا الحرية للشعب ليقوم بإختيار ممثلية وحكامة بالتأكيد سيأتى وقت يحسنوا فيه الإختيار حتى إذا أخطأوا وقاموا بإختيار الأسوأ مرة فلم يكرر الشعب ذلك ثانية شرط أن يكون الإختيار حر بمعنى كلمة حر ويمكن أن يقول قائل الوطن لايحتمل التجارب أقول نحن منذ 1924 ونحن فى حالة تجارب فاشلة حتى الآن .

ماذا عن الأخوان المسلمين الذين يستحوذون على مايقرب من 20% من مقاعد البرلمان وتم تجميد نشاطهم البرلمانى بطرق عديدة لإبطال مفعولهم وإحباط أنشطتهم وإظهارهم أمام الجماهير كما لو كانوا مجموعة من الظواهر الصوتية؟

قال : الاستاذ / محسن محمد

الناس والجماهير لم تجرب الإخوان من قبل لذلك وقع الإختيار عليهم كشكل جديد للحياة السياسية وعموما يجب أن ننتظر حتى نرى ثمار التجربة

وبالنسبة لعدم قيام الاحزاب على أساس دينى

أنا لى رأى مخالف وهو أن تترك قيام الأحزاب على أى أساس ومع الوقت ستزول هذه الفوارق والحساسيات سواء الدينية أو الأيديولوجية أو غيرها

وعموما الإخوان ليس لهم تجربة فعلينا أن نترك الفرصة ثم يتم القييم بعد ذلك .



هل ساعدت برامج الخصخصة في تآكل الطبقة الوسطى داخل المجتمع المصرى وبماذا تفسر غضب وتوتر عمال مصر من طريقة تطبيق عمليات الخصخصة ؟

يقول الكاتب الكبير

إن برامج الخصخصة توسع قاعدة الملكية وتعتبر أحد أهم أدوات التحولات الاقتصادية من الأفكار الاشتراكية إلى التوجيهات الرأسمالية

لكن الحقيقة أن الحكومة حينما تقوم ببيع مؤسسة ما أو شركة فإنها تلتزم المشترين بالحفاظ على العمالة وفى كل الأحوال لايتم الإلتزام من قبل المشترين بشروط الحكومة تجاه العمال

لذلك يثور العمال وينظمون الإضرابات المتتالية ، وطالما أن تلك الاضرابات تستثمر وتأتى بنتائج لصالح العمال فأن بقية العمال يأخذون حذر هؤلاء ليحصلوا على نفس الإمتيازات، والكارثة أن إنتخابات إتحاد العمال مزورة لذلك لن تجد ممثلين العمال يطالبون بحقوق هؤلاء العمال طالما أن هؤلاء الممثلين لم يتولواتلك المواقع بأصوات العمال بل بقرارت الحكومة ومساعدتها أننى أخشى أن يتم تشكيل إتحاد عمال بديل الى غرار التنظيمات البديلة كإتحاد الطلاب البديل وحكومات الظل وخلافة

الحل فى أنتخابات نزيهه غير مزورة وهذا لن يأتى الا بالديمقراطية والحرية .

فى كتاب سيادتكم " زوج مجرب "

تعرضت من خلال مجموعة من القصص القصيرة

الى موضوعات اختيار شريك الحياة وحقوق الزوجية وكيفية مواجهه المشكلات الزوجية

برأيك أين ذهبت الأسرة المصرية ؟؟

هل تحللت الى غير رجعة وأصبحت تعيش على صفيح ساخن أم مازالت موجودة ومؤثرة فى المجتمع المصرى .

كذلك لماذا أصبحت حالات الطلاق تتم الاسباب غاية فى التفاهة؟؟

أولا الأسرة المصرية مازلت موجودة والحمد لله موجودة بقوة وهى حصن المجتمع المصرى والأسرة المصرية هى صمام الأمان فى هذا المجتمع

ورغم ذلك فإن تغييرات حادة قد حدثت وألقت بظلالها على تماسك الأسرة المصرية فالانفتاح الإقتصادى والتحول الرأسمالى وشيوع مبادىء العولمة أثر لاشك على بنيان هذه الأسرة فالمرأة أستقلت إقتصادياً بعد ما تقلدت مناصب مهمة وإستحوذت على مساحة كبيرة من فرص العمل وأعتقد أن إزدياد حالات الطلاق يرجع فى المقام الأول إلى إستقلال المرأة من الناحية الإقتصادية .

فى النهاية كيف يرى الاستاذ محسن محمد حال التعليم والصحافة فى مصر الأن ؟؟

يقول الاستاذ / محسن محمد التعليم ينهار بحق ، فكل وزير يأتى بإستراتيجية تعبر عن نفسه وليس شرطا أن تعبر عن متطلباتها الوطن

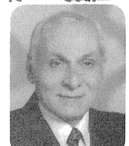
وإصلاح الوطن لابد وأن يبدأ من إصلاح التعليم أما بالنسبة للصحافة فحقيقة المفروض خصخصة الصحف فالصحف المستقلة والخاصة أفضل بكثير من الصحف القومية المملوكة للدولة والتى يتحكم فيها مجلس الشورى وعموما الصحف إستثمار يكلف جدا لذلك نجد أن كثيرا من الصحف الخاصة تتكلم بإسم رجال الأعمال لأن رجال الأعمال يقومون بتمويلها عن طريق الإعلانات وخلافة .

حقوق الإنسان .. ذلك الحلم الإنسانى المستحيل

"ما الإنسان دون حرية ياماريانا ؟ قولى لى كيف استطيع ان احبك ان لم اكن حرًا " الشاعر الاسبانى لوركا

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

الجزء الرابع الأخير



ذكرنا فى العدد السابق الحدث وتداعياته وإنتهاكات حقوق الإنسان وفى هذا العدد نستكمل الشرعية الدولية لحقوق الإنسان واليوم العالمى .

تتكون الشرعية الدولية لحقوق الإنسان من ثلاثة وثائق هى:

الوثيقة الأولى: الإعلان العالمى لحقوق الإنسان
universal Declaration for human Rights

الوثيقة الثانية: العهد الدولى للحقوق المدنيه والسياسية
International on civil and political Rights

الوثيقة الثالثة: العهد الدولى للحقوق الإقتصادية والإجتماعية والثقافية
Internationl convenants on ecomomic, Social and cultural Rights

وحقوق الإنسان عالمية لأنها:

* ركيزتها الأساسية هى الكرامة الإنسانية
* تخاطب الناس كافة دون تمييز
* أساسها المشترك واحد وهو مبادئ العدل التى لها طبيعة عالمية
* نتاج تطور تاريخى طويل وتفاهم وإحتكاك بين ثقافات وحضارات الأمم كافة
* شأن مشترك بين جميع أعضاء دول العالم (192 دولة)
* تشكل اللغة المشتركة للإنسان

وجرى تصنيف الجرائم الدولية إلى ثلاث مجموعات رئيسية:

الأولى جرائم الحرب War crimes
الثانية جرائم إبادة الجنس genocide
الثالثة جرائم فى حق الإنسانية Crimes against Humanity

الإعلان العالمى لحقوق الإنسان

أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة يوم 10 ديسمبر 1948 ويشتمل على ديباجة (صفحة واحدة) ومجموعة المواد (خمس صفحات) وقد إحتوى على 30 مادة كرست فيها المواد من 1 إلى 21 للحقوق المدنية والسياسية وخصصت المواد من 22 إلى 27 للحقوق الإقتصادية والإجتماعية والثقافية وتعتبر المواد من 28 إلى 30 النظام العام الواجب الإحترام ووصف الإعلان بالعالمى وليس الدولى كان وصف مقصوداً لأنه يوسع من نطاق هذا الإتجاه ويجعل منها حقوقاً عالمية

مادة 1 : تحتوى على المبدأ الفلسفى الشامل "يولد جميع الناس أحراراً ومتساوين فى الكرامة وفى الحقوق"

مادة 2 : تنص على "يمنع منعاً باتاً كل صور التمييز بسبب العنصر أو الجنس أو اللغة أو الدين أو الرأى السياسى أو الطبقة الإجتماعية أو أى وضع آخر"

مادة 3 : تعطى لكل إنسان الحق فى الحياة والحرية وسلامة شخصيته

المواد 4 - 21:

* تجرم تماماً العبودية والرق وتجارة العبيد وممارسة التعذيب أو المعاملة غير الإنسانية والعقوبات القاسية والمحطه للكرامة.
* تعطى الإنسان الحق فى الإعتراف القانونى به والحق فى الحماية المتساوية له من جانب القانون وبالتالى بالحق فى اللجوء للقضاء العادل مع توفير كل الضمانات الضرورية للدفاع عنه والحق فى إعتبار كل منهم بريئاً حتى تثبت إدانته وعدم جواز الإعتقال والحجز التعسفى والنفى-
* تعطى الإنسان الحق فى حرية التنقل والفكر والوجدان والدين والرأى والتعبير والحق فى تكوين الجمعيات وعقد الإجتماعات
* إرادة الشعب هى مصدر سلطة الحكومة ويعبر عن هذه الإرادة بإنتخابات دورية نزيهة تجرى بالإقتراع السرى وعلى قدم المساواه بين الجميع

– شجب العبوديه والإستعمار وحق كل شعب فى تقرير مصيره

المادة 22 : تحتوى على المبدأ الحاكم للحقوق الإقتصاديه والإجتماعيه والثقافية التى لاغنى عنها لكرامته ولنمو شخصيته

المادة 23-27 : تعترف بحق كل إنسان فى العمل وفى الراحه وفى أوقات الفراغ ومستوى معيشة لائق والحق فى التعليم والمشاركة فى حياة المجتمع الثقافية

المادة 28- 30 : تعتبر الركائز الأساسيه للوفاء بالحقوق وهو ما يشكل مضمون فكرة النظام العام الواجب الإحترام

اليوم العالمى لحقوق الأنسان

يوم يحتفل فيه العالم (10ديسمبر من كل عام)وذلك من قبيل التذكير بهذه الحقوق الضائعه والمنتهكة فى أركان العالم الأربع.

الإتفاقيات والمواثيق والإعلانات الدولية

هناك العديد من الإتفاقيات والمواثيق والإعلانات الدولية ذات الصلة بحقوق الإنسان والحريات أهمها:

الإعلان الفرنسى لحقوق الإنسان والمواطن 1789
إتفاقية منع جريمة الإبادة الجماعية 1948
إتفاقيات جنيف الأربع لضمان الحقوق فى فترات الحروب 1949
الإتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان الأساسية 1950
إعلان حقوق الطفل 1959
إعلان الأمم المتحدة للقضاء على جميع أشكال التميز العنصرى 1963
الإتفاقية الأفريقية لحقوق الإنسان 1967
الإعلان الخاص بحماية الأطفال والنساء فى حالات الطوارئ والنزاعات المسلحة 1974
إعلان الجزائر حول حقوق الإنسان 1976
إعلان حقوق المرأة 1979
الميثاق الأفريقى لحقوق الإنسان والشعوب 1981
الإتفاقية الدولية لمناهضة التعذيب 1984
الميثاق العربى لحقوق الإنسان 1994

المنظمات الدولية لحقوق الإنسان

أهم المنظمات الدولية المعنيه بالدفاع عن حقوق الإنسان ومراقبة أوضاعها فى مختلف أنحاء العالم هى:

❖ منظمة العفو الدولية

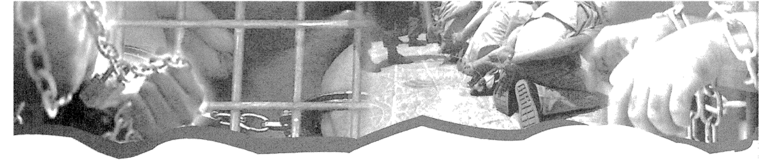
تأتى على رأس هذه المنظمات وهى تابعة للأمم المتحدة ومقرها العاصمة البريطانية لندن

❖ المفوضية السامية لحقوق الإنسان High Commissioner For Human Rights

الأكثر تخصصاً وإرتباطاً بحقوق الإنسان وهى تابعة للأمم المتحدة وإنشأت عام 1993 وتتمثل وظيفتها فى حماية جميع حقوق الإنسان والتطبيق العملى للمعايير المتعارف عليها عالمياً وضمان أن حقوق الإنسان هى حقوق عالمية غير قابلة للتجزئة وإنها متكاملة ومترابطة ومقرها نيويورك

❖ الصليب الأحمر الدولى International Committee Of The Red Cross

منظمة مستقلة يعتبر بمثابة الجهة الأكثر إختصاصاً فى شئون المعتقلين فى النزاعات المسلحة ودرجة الإلتزام بالحقوق القانونية والإنسانية ولكن قانون إنشائه يمنعه من إعلان ما يتوصل إليه من حقائق والإكتفاء بإبلاغ سلطات الإعتقال بتوصياته ومقره العاصمة السويسرية جنيف وعمره يناهز 142 عاماً وتقدم أعمالاً للإغاثة والمساعدات الإنسانية



❖ لجنة حقوق الإنسان بالأمم المتحدة (53 دولة) Human Rights Committee

ويعج العالم بالمنظمات والكيانات القطرية والإقليمية والدولية المدافعة عن حقوق الإنسان والساعية وراء تحقيقه وجميعها تنخرط فى فعاليات وتحركات لا تهدأ لتحقيق هذا الهدف إن لم يكن موجوداً وتوسيعه وترسيخ نطاقه إن كان وليداً وحمايته من العبث ومحاولات التضييق إن كان قائماً

❖ منظمة هيومان رايتس ووتش Human Rights Watch

أهم المنظمات المستقلة غير الحكومية ومقرها فى نيويورك وبدأت نشاطها عام 1978 تدعمها مساهمات الأفراد والمؤسسات الخاصة فى شتى أنحاء العالم ولا تقبل أى أموال من الحكومات سواء بشكل مباشر أو غير مباشر وتجرى تحقيقات منهجية منتظمة بشأن إنتهاكات حقوق الإنسان فى نحو سبعين دولة وتتصدى لما قد يحدث من إنتهاكات لحقوق الإنسان فى زمان ومكان وقوعها وتتمتع بمصداقية عالية وتعتبر مصدراً أساسياً للمعلومات للمعنيين بحقوق الإنسان

* ولقد تضاعف عدد منظمات حقوق الإنسان عشرات المرات خلال العقدين الأخيرين وجدير بالتسجيل أنه تم إنشاء "المجلس القومى لحقوق الإنسان" فى مصر فى يناير 2004 (25 عضواً) وأنه إستحدثت وزارة لحقوق الإنسان فى اليمن

جوائز حقوق الإنسان

توجد العديد من الجوائز للناشطين فى مجال حقوق الإنسان أهمها:

جائزة روبرت كينيدى

تمنح سنوياً ومنذ عام 1984 لتكريم الأفراد الذين يبذلون جهوداً كبيرة فى نضالهم ضد الإنتهاكات الجسيمة لحقوق الإنسان

جائزة جون همفرى للحرية

تمنح سنوياً (قيمتها 25 ألف دولار) لأى فرد أو منظمة غير حكومية من أى دولة فى العالم لتكريم أى جهد متميز فى مجال تعزيز وحماية حقوق الإنسان وتنمية الديمقراطية.

جائزة الخط الأمامى لحقوق الإنسان

تمنح لتكريم المدافعين عن حقوق الإنسان الذين ساهموا بشكل بارز وعن طريق العمل السلمى فى ترسيخ أو حماية الحقوق التى نص عليها الإعلان العالمى لحقوق الإنسان

آليات الحماية الدولية لحقوق الإنسان

أصبحت حقوق الإنسان وكأنها الشغل الشاغل للدول والمجتمع المدنى والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية لأن حقوق الإنسان هى الحقوق المتأصلة فى الطبيعة البشرية والتى لا يتسنى من دونها أن نعيش حياة البشر وقد تعاظم الإهتمام نتيجة عوامل سته هى:

العامل الأول: دور التنظيم الدولى فى إصدار العديد من القرارات والتوصل إلى العديد من الإتفاقيات التى تتناول تلك الحقوق ومضامينها وكيفية التمتع بها وذلك بأسلوب تفصيلى متزايد وإنشاء آليات حماية عديدة فى هذا الصدد

العامل الثانى: بروز المنظمات غير الحكومية العاملة فى مجال رصد ومتابعة حقوق الإنسان فى كافة الدول وإنتقاد الحكومات لتقصيرها أو عجزها أو تقاعسها أو إنتهاكها لحقوق الإنسان

العامل الثالث: ظهور الوعى لدى الأفراد بحقوقهم نتيجة عوامل عدة منها الدور الإعلامى العالمى عبر الفضائيات ونشاط الجمعيات والمعاهد والمراكز العالمية فى تدريس حقوق الإنسان

العامل الرابع: الصورة الخارجية التى تسعى الدول لإظهارها عن نفسها فى المجتمع الدولى

العامل الخامس: خشية الدول من التشهير بها أو توقيع عقوبات عليها من المنظمات الدولية نتيجة إنتهاكات حقوق الإنسان من بين مواطنيها.

العامل السادس: سعى الدول للحصول على معونات ومساعدات دولية والتى أصبحت الآن أكثر إرتباطاً بمبدأ المشروطية المتصل بإحترام حقوق الإنسان.

وفى دراسة أكاديمية (عام 2005) للدكتور نبيل مصطفى خليل بعنوان "آليات الحماية الدولية لحقوق الإنسان" (1100 صفحة) يقول:

* ما زالت حقوق الإنسان دون تحقيق الحد الأدنى منها فى الكثير من الدول العربية بما فى ذلك مصر.

* تخلف الوعى المصرى العام فى معرفة طبيعية حقوق الإنسان وأهميتها وكيفية حمايتها أو مجرد المطالبة بها.

* عبارة حقوق الإنسان تمثل للمؤسسات والهيئات الحكومية التنفيذية أما لغزاً غير مفهوم وإما عباره مزعجة لا يرغبون فى سماعها

* ضياع الكثير من الحقوق المنصوص عليها دستورياً نتيجة إجراءات التقاضى المعقدة والطويلة والتى فى حالة صدور أحكام قضائية نهائية لا يتم تنفيذها بالقدر الكافى أو السرعة الكافية مما يعنى فعلياً ضياع الكثير من الحقوق.

* القوانين التى صدرت فى عهود متعاقبة لإعتبارات سياسية أو أمنيه ونحو ذلك مما يطول الحديث عنه تعوق فعاليه حقوق الإنسان

أوصى المشاركون فى المؤتمر الثالث للإصلاح العربى الذى نظمه منتدى الحوار والإصلاح بمكتبة الإسكندرية (مارس 2006) بضرورة الإهتمام بقضايا حقوق الإنسان وتأصيل قيمتها ومفاهيمها ونشر ثقافتها وإدراج مفاهيم الديمقراطية والحقوقية فى المفاهيم الدراسية.

فى مسعى حثيث للحد من جموح إدارة الرئيس جورج بوش نحو عمليات التعذيب المرعبه والمفزعة قررت الجمعية الأمريكية للطب النفسى الكبرى فى العالم المتخصصة فى الطب النفسى لعمليات التعذيب (148 ألف عضواً) فى 18 أغسطس 2007 منع أعضاء الجمعية من المشاركة فى عمليات الإستجواب التى تحدث فيها ممارسات غير مقبولة.

بعد سلسلة من الإنتقادات اللاذعة قدم البرتو جونزاليس وزير العدل الأمريكى إستقالته إلى الرئيس الأمريكى جورج بوش (27 أغسطس 2007) وكان جوانز اليس من مهندسى مجموعة القوانين سيئة السمعة المتعلقة بالحرب ضد الإرهاب كما أنه قام بإعادة تعريف كلمة (التعذيب) بشكل سمح بإساءة معاملة وتعذيب معتقلى سجن أبو غريب فى العراق على يد جنود أمريكيين وأقر بأن محتجزى معتقل جوانتانامو لا يتمتعون بالحقوق التى تنص عليها إتفاقية جنيف مما أدى إلى مهاجمته من قبل أنصار الحقوق المدنية والعديد من أعضاء الكونجرس فإضطر إلى الإستقالة

عقدت منظمة اليونيسكو التابعة للأمم المتحدة (Unesco)

United Nations educationeal,Seientific and Cultural Organizaution

مؤتمراً فى العاصمة النمساوية فيينا طلبت فيه بتدريس مادة حقوق الإنسان فى المدارس من أجل تربية الشباب على مبادئ حقوق الإنسان ولكى تصبح ثقافة حقوق الإنسان جزءاً من نسيج الثقافة القومية.

حقوق الإنسان فى الدول العربية

أولاً: تضمن التقرير السنوى الأول للمجلس القومى المصرى لحقوق الإنسان (أبريل 2005) سبعون توصية أهمها:

1 – المطالبة بإلغاء حالة الطوارئ

2 – تصفية موقف المعتقلين السياسيين

3 – تشديد عقوبات التعذيب

4 – إدخال ثقافة حقوق الإنسان فى المناهج الدراسية

5 – تحسين أوضاع حقوق الإنسان فى مصر ومدى الإلتزام بالإتفاقيات الدولية بهذا الشأن.

6 – التفتيش الدورى لوزارة العدل على السجون

ثانياً: إنتقد التقرير السنوى للمنظمة العربية لحقوق الإنسان فى الوطن العربى لعام 2007 المدة من إبريل 2006 إلى مارس 2007 (خمسة أقسام على إمتداد 350 صفحة من القطع الكبير)

* إستمرار عزوف بعض البلدان العربية عن إستكمال إنضماماتها للإتفاقيات الدولية لحقوق الإنسان

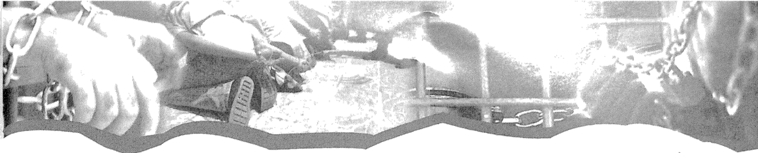
* فشل معظمها فى إنجاز المواءمة الواجبة بمقتضى إلتزاماتها مع التشريعات والممارسات

* أدان التقرير إصدار تشريعات مجافية لحقوق الإنسان بحجة مكافحة الإرهاب ودواعى الأمن وسن تشريعات جديدة تضع قيوداً إضافيه على الحقوق الأساسية والحريات العامة حيث أن الهاجس الأمنى يبيح إستخدام كل الوسائل خارج إطار القانون

* وصف التقرير الإنتهاكات بأنها الأسوأ التى شهدتها المنطقة العربية خلال العقد الماضى على الإطلاق فتحت شعارات الإصلاح البراقة عادت القوانين الإستثنائية وتراجعت الحريات أكثر وأكثر فى غالبية البلدان العربية (22 دولة) ولم يكن هناك إلا إستثناء واحد هو موريتانيا.

* أشار التقرير إلى أنه يتم إستخدام وسائل غير ديمقواطية لإسكات المعارضة كما يتم إستخدام المؤسسات الديمقراطية فى تحقيق أهداف غير ديموقراطية

* رصد التقرير تصاعداً فى إنتهاكات الحريات والرأى والأمان الشخصى مشيراً إلى أنها إستهدفت المعارضين السياسيين ودعاه الإصلاح الديمقراطى والمدافعين عن حقوق الإنسان بالإضافة إلى إستمرار المحاكمات الإستثنائية والخاصة وإحالة المدنيين إلى المحاكمات فى



العسكرية فضلاً عن حملات الدهم والإعتقال التى لا تولى حقوق الإنسان الكثير من الأهمية.

* أوضح التقرير أنه لم يطرأ أى تطور إيجابى على أوضاع السجون ومراكز الإحتجاز التى تظل ظاهرة التعذيب وسوء المعاملة طابعاً أساسياً فيها

* سجل التقرير إرتفاع حدة الإنتهاكات لافتاً إلى أن الصحفيين وأصحاب الرأى لا يزالون عرضه للملاحقة الأمنية والقضائية فضلاً عن إستمرار منع المسيرات السلمية وتقييد حركة الإجتماعات بقرارات أمنية وأحكام قضائية بالإضافة إلى إستمرار الحظر على تكوين الأحزاب السياسية فى بلدان عربية

* تابع التقرير الحالة العربية على الصعيد القانونى والحقوق الأساسية والحريات العامة والحقوق الإقتصادية والإجتماعية وحقوق الفئات الخاصة موضحاً أن المنطقة العربية هى منطقة بؤس ديموقراطى وحقوقى شديد رغم كل المظاهر المعلنة والعبارات التى تدعى غير ذلك

* إنتقد التقرير نظام الكفيل فى دول الخليج الذى يعد عائقاً فى مواجهة حماية العمال وضمان حقوقهم

عين على الديموقراطية

* قال الملك الأسبانى خوان كارلوس فى حواره مع محمد حسنين هيكل (كتاب زياره جديدة للتاريخ) " إن الملك الذى يعترض على إرادة شعبه ليس أمامه ألا يقدم رأسه للمفصلة قبل أن يطلب بها الشعب. إن الملك لا يحق له أن يريد غير ما يريد شعبه. إن إحترامى الأول للدستور ولا يحق للملك أن يكون له أراء أو إجتهادات فى الدستور

يذكر تاريخ الأدب العربى المحاكمة التى أقيمت للدكتور طه حسين (1889 – 1973) بسبب كتابه (فى الشعر الجاهلى) وإنتصر فيها وكيل النائب العام محمد نور منحازا إلى حرية الفكر والتعبير ورفض الوصاية على الفكر من أى جهة ويذكر تاريخ حياتنا الثقافية أن عباس العقاد وقف فى البرلمان المصرى يدافع عن حق طه حسين فى أن يكتب ويفكر رغم إختلافه سياسياً معه كما هدد أحمد لطفى السيد بالإستقالة من منصبه كرئيس للجامعة المصرية إذا مس أحدهم طه حسين بسوء

يشرح الصحف الأمريكى ماثيوبريجينسكى فى كتابه (الحصن الأمريكى) كيف تعرض آلاف العرب والمسلمين لعمليات إعتقال عشوائى واسعة نفذها مكتب التحقيقات الفيدرالى FBI ويقول إن الإجابات الجاهزة على السنة مسئولى الإدارة الأمريكية فى كل اللقاءات الصحفية والتليفزيونية هى أن التطرف الإسلامى يكره الحريه والديموقراطية وهى إجابة ساذجة وليس هذا هو واقع الأمر بالتأكيد

وجهت وزارة الصناعة الأسبانية رسالة إلى رئيسه بلديه مدينة صغيرة فى جنوب أسبانياً إسمها "لوس بباريس" سألتها فيها عما إذا كانت المدينة ترغب فى نصب برج لإدخالها ضمن شبكة الهاتف المحمول وحين إستطلعت رئيسه البلدية ثليا سانتيا جو أعضاء المجلس البلدى حول الأمر وجدتهم مختلفين فى صدده بين مؤيد ومعارض ومن ثم فإنها لم تجد مفراً من طرح الموضوع للإستفتاء عليه وحينذاك قالت إنها لا تريد أن تتخذ قرارها قبل أن تطمئن إلى أن الأغلبية تؤيده وأن إنتخابها لا يحول لها الحق فى الإنفراد برأى فيما يمس راحة الناس مقالة فهمى هريدى جريدة الأهرام 28 أغسطس 2007 وهذا هو سلوك طبيعى فى المجتمعات الديموقراطية التى يستمد فيها السياسيون شرعيتهم من رضا الناس وتأييدهم فالديموقراطية هى أفضل نظام حكم توصلت إليه الإنسانيه حتى اليوم وهى ما قررته أيات قرآنيه بقولها "وشاورهم فى الأمر" آل عمران 158

.... وأريد أن أنهى هذا الموضوع بثلاثة أسئلة:

السؤال الأول: هل يرتفع الإنسان فوق نزواته ومصالحه ومنافعة وأهدافه المادية؟

السؤال الثانى: هل ترتفع الدول عن الصراعات الوحشية الواقعة التى تحركها وقبل كل شئ المصالح والأهواء؟

السؤال الثالث: كيف يمكن تطبيق النصوص الخاصة بحقوق الإنسان؟

وإلى أن يأتى هذا اليوم البعيد ستظل حقوق الإنسان مجرد ذلك الحلم الإنسانى المستحيل الذى يحتاج إلى عمر نوح وصبر أيوب

وربما يسألنى أحد وما العمل؟

وجوابى هو: على المتضرر أن يرفع يديه إلى السماء ويشكو حاله إلى الله سبحانه وتعالى ويقول فى سره: حسبى الله ونعم الوكيل !!!!!



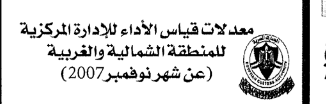
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع .... أدراك لمفهوم المنافسة

بدأت شركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع نشاطها فى تداول الحاويات منذ عام 1984 لتكون أول شركة وطنية لتداول الحاويات تعمل فى خدمة تجارة مصر الخارجية .

ونظرا لإنتهاج الدولة تطبيق سياسة نظام السوق المفتوح والمنافسة وتطوير الأداء فقد بدأت الشركة بالفعل فى أعداد نفسها للمنافسة مع الشركات العاملة فى نفس المجال بالموانى المصرية ويعتمد هذا الإعداد على ثلاثة محاور وهى تطوير كل من المعدات وأساليب التداول والموارد البشرية مما ينعكس على وضعها المتقدم داخل السوق المصرى .

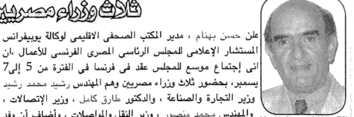
ونظرا لأن نشاط الشركة الرئيسى هو تجارة مصر الخارجية فأنها تتحمل مسئولية قومية بعدم تحميل أعباء مالية على المصدرين والمستوردين وبالتالى تضع نصب أعينها تقليل التكلفة برغم أساليب التطوير الجارى .

ورغم وجود محطات منافسة تعمل حاليا فى نفس المجال علاوة على ما يستجد من كيانات جديدة لتتسع مساحة المنافسة ألا أن شركة الإسكندرية لتداول الحاويات تحقق معدلات نمو مرتفعة تتناسب مع معدلات نمو الناتج القومى حيث حققت الشركة معدلات للنمو خلال عام 2006/2007 وصل حوالى (14.5 %) وسياسة التطوير التى تنتهجها الشركة تعتمد على خطط استراتيجية تم أعدادها لهذا الغرض .

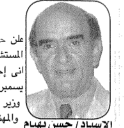


معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر نوفمبر 2007)

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		العمل الجمركي	جهات العرض	صاحب الشأن	إجمالي	مادة أولى	أخرى		
المركز المطور بالإسكندرية	2117	3.16 ساعة	28 ساعة	45 ساعة	76.16 ساعة	1925	192	20	1
المركز المطور بالدخيلة	5808	1.5 ساعة	33 ساعة	49.5 ساعة	84 ساعة	4927	871	4	-
المناطق اللوجستية بالأسكندرية	3033	0.54 يوم	1.52 يوم	2.58 يوم	4.64 يوم	3033	-	8	2
الإدارات المركزية التابعة	1552	1.16 يوم	1.10 يوم	1.11 يوم	3.37 يوم	1372	180	-	



دفعة جديدة للعلاقات التجارية بين مصر وفرنسا
ثلاث وزراء مصريين فى باريس


الأستاذ / حسن بهنام

علن حسن بهنام ، مدير المكتب الصحفى الاقليمى لوكالة يوبيفرانس المستشار الإعلامى للمجلس الرئاسى المصرى الفرنسى للأعمال ،ان انى إجتماع موسع للمجلس عقد فى فرنسا فى الفترة من 5 إلى7 يسمبر، بحضور ثلاث وزراء مصريين وهم المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة ، والدكتور طارق كامل ، وزير الإتصالات ، والمهندس محمد منصور ، وزير النقل والمواصلات ، وأضاف أن وفد رفيع المستوى وعدد كبير من رجال الأعمال من مختلف القطاعات رافقوا السادة الوزراء لبحث سبل تطوير وتنمية العلاقات الاقتصادية والتجارية الثنائية وعرض فرص الإستثمار فى مصر .

وعقد السادة الوزراء والمرافقون جلسات عمل مع مسئولين جمعية الشركات الفرنسية (MEDEF) ومع قادة غرفة التجارة والصناعة لمدينة باريس فى مقر الغرفة فى العاصمة الفرنسية .

وأكد على موسى ، رئيس المجلس الرئاسى المصرى الفرنسى للأعمال على أهمية زيارة الوزراء الثلاثة لفرنسا نظراً لحاجة مصر إلى الخبرات والتكنولوجيا الفرنسية الحديثة وأضاف أنه سيتم تفعيل البروتوكولات الموقعة سابقاً بين مصر وفرنسا فى مجال صناعة الغزل والنسيج وأيضاً تدريب العمالة فى صناعة الأثاث والمقاولات والملابس الجاهزة ومن المعروف أن هناك تعاون تام بين مصر وفرنسا فى مجال تصميم الأزياء والبروتوكولات ستؤدى إلى تطوير التعليم وخدمة قطاع التصنيع فى الملابس الجاهزة .

ويذكر أن المجلس الرئاسى المصرى الفرنسى للأعمال تم إنشاؤه فى القاهرة فى شهر أبريل /نيسان من العام الماضى بين الرئيس حسنى مبارك والرئيس السابق جاك شيراك وذلك خلال زيارة الرئيس شيراك إلى مصر . والمجلس مكون من 20 رجل أعمال مصرى و20 فرنسى ويهدف إلى دراسة الملفات الإستراتيجية وبحث المشروعات الإقتصادية والتجارية والإستثمارات لتطوير العلاقات الثنائية .

وصرح حسن بهنام أن عدد من أعضاء المجلس الرئاسى المصرى الفرنسى للأعمال سيعقدون موتمراً صحفياً بحضور سفير فرنسا والمستشار الإقتصادى فى مصر لشرح تفاصيل الأهداف من عقد لقاء باريس .

محطات وأخبار

الإسكندرية عاصمة الثقافة الإسلامية

يتم بدء فعاليات الأنشطة الثقافية بمحافظة الإسكندرية بعد إختيارها عاصمة للثقافة الإسلامية لعام 2008 وذلك تلبية لدعوة عادل لبيب محافظ الإسكندرية ، وقد أكد الدكتور محمود حمدى زقزوق وزير الأوقاف أن هذا الإخيار يعد تتويجاً للتاريخ الثقافى والحضارى لهذه المدينة التى ظلت عبر التاريخ ملتقى للثقافات والحضارات وجسراً للتوصل الثقافى بين الشرق والغرب.

بحث جهود الأنتربول الدولى

عقد مؤتمر مجموعة دمج جهود مكافحة الإرهاب بالشرق الأوسط بقاعة المؤتمرات الدولية حيث حضره ممثلو 40 دولة عربية وأجنبية، وقد بحث حبيب العدل وزير الداخلية المصرى مع رونالد نويل السكرتير العام للمنظمة الدولية للشرطة الجنائية جهود الأنتربول الدولى على مستوى دول الشرق الأوسط والتعاون مع الأنتربول المصرى.

الخط الثالث لمترو الأنفاق

تم الإتفاق على قرض فرنسى بقيمة 280 مليون يورو لتمويل المرحلة الأولى من الخط الثالث لمترو أنفاق القاهرة الذى يصل من العقبة إلى العباسية بطول 4.3 كيلو متر ، وينتهى العمل بهذه المرحلة عام 2011، وقد صرح الدكتور مفيد شهاب وزير الشئون القانونية والمجالس النيابية – بعد موافقة مجلس الشعب على إتفاقية القرض – بأن هذا المشروع يأتى فى إطار تنفيذ البرنامج الإنتخابى للرئيس حسنى مبارك ويستهدف نقل 250 ألف راكب يومياً.

أدفئ الأعوام فى تاريخ الأرض

أكدت وكالة الأرصاد الجوية اليابانية فى تقرير لها أن عام 2007 الماضى كان أدفئ الأعوام فى تاريخ الكرة الأرضية منذ أن بدأ الإنسان فى تسجيل درجات الحرارة عام 1880، ويرجع سبب ذلك بالطبع لظاهرة أرتفاع درجات الحرارة وأن متوسط درجة حرارة سطح الأرض من يناير إلى نوفمبر الماضى كان أعلى ما كان عليه فى العام الأسبق فى كل المناطق بإستثناء جنوب أمريكا الجنوبية

خدمة جديدة من شركة جلوبال لوجيستيكس المصرية

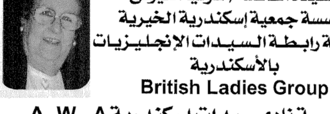

اللواء بحرى
محمود حاتم القاضى

فى لقاء مع السيد اللواء بحرى/ محمود حاتم القاضى رئيس مجلس ادارة مجموعة شركات كادمار صرح بأن شركة جلوبال لوجيستيكس المصرية للنقل الدولى متعدد الوسائط إحدى شركات المجموعة سوف تبدأ فى تشغيل ساحاتها خارج ميناء دمياط والملاصقة للبوابة الرئيسية فى استقبال الحاويات الفارغة والبضائع مع إمكانية القيام بعمليات نقل الفوارغ وتقديم كشوف الإستخلاص.

وقد أضاف المهندس/ مدحت القاضى نائب رئيس مجلس الإدارة أن هذا بمثابة المرحلة الأولى لتوسعات الشركة فى إطار تقديم الخدمة اللوجيستية المتكاملة، كما أن هذه الساحة ستساعد فى زيادة حجم الصادر مع تقليل النفقات الخاصة بها نظرا لملاصقتها للميناء مع توافر كافة التسهيلات بها من وسائل الإتصال.

أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يشاطرون

السيد القبطان/ عبد المنعم العيونى
كبير مرشدى هيئة قناة السويس
ومدير عام شركة سوميد سابقاً
الأحزان لوفاة



السيدة الفاضلة/ سونيا العيونى
مؤسسة جمعية إسكندرية الخيرية
رئيسة رابطة السيدات الإنجليزيات بالأسكندرية
British Ladies Group
رئيسة نادى سيدات إسكندرية A . W . A
Alexandria Women Association
للفقيدة الرحمة وللأسرة خالص العزاء



القرصنة ... بعد دخول قواعد ISPS محل التنفيذ

دكتور ربان مدحت خلوصي مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى

ماذا بعد دخول ISPS القواعد الدولية لتأمين السفن والموانى عام 2004 ؟ جاءت هذه القواعد كما جاء الفصل الحادى عشر من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار ليضع ترتيبات معينه يتعين إتخاذها للتصدى للإعتداءات التى تهدد أمن السفن. وقد نصت المادة 6 من الفصل الحادى عشر على وجوب أن تزود السفن بنظام انذار يرسل إشارته التحذيرية للسلطات فى البر لإبلاغهم بأن السفينة مهدده أمنيا. كما وضعت القواعد تسلسلاً لسريان هذا البلاغ الذى سيصل إلى أقرب سلطات ساحلية من السفينة.

ومع ذلك فمازالت الاحصاءات تشير إلى أن هجوم القراصنة على السفن فى إزدياد مطرد وان كانت الاحصاءات تبين الحوادث التى تم التبليغ عنها إلا أن هناك حوادث أخرى لم يتم التبليغ عنها ترفع من الاحصائيه المعلن عنها.

كنت فى مقالات سابقة قد وصفت بعض حوادث الهجوم بواسطة القراصنة فى مناطق كثيرة من العالم شملت جنوب سومطره والطرف الشمالى من سومطره واندونيسيا وبحر الصين وبالقرب من سنغافورا. وكنت قد بينت فى هذه الحوادث أنواع الأسلحة التى كان القراصنة يستعملونها كما أظهرت كذلك للأساليب التى يستعملها الربابنة لمقاومة الهجوم بواسطة القراصنة البحريون. أغلب هذه الحوادث قبل عام 2004 أى قبل دخول قواعد ISPS محل التنفيذ. فى هذا المقال يعلو التساؤل ماذا الآن فى عام 2007 ؟

الأسلحة التى يستعملها القراصنة:

كان القراصنة فى الماضى أى قبل عام 2004 يحملون أسلحة هجومية غالباً ودفاعية إلى حد ما وذلك لعلمهم جيداً أن السفن التجارية محل الهجوم سفن غير مسلحة وأنهم لن يلقوا دفاعاً قوياً من طاقم السفينة بل قد يستسلم لهم ربان السفينة حماية لطاقمه وخوفاً من أى مقاومة تكون نتيجتها الفقد فى الأرواح. لذلك فكثير من حوادث الهجوم كانت تتم بواسطة قراصنة يحملون (المطواه) الخناجر والسكاكين يضعها القرصان بين فكيه أثناء تسلقه للسفينة وعند وصوله إلى سطحها يأخذ أحد أفراد الطاقم رهينة إلى أن تتم عملية السطو. وفى حوادث أخرى كانوا يستعملون الأسلحة النارية الخفيفة أو البنادق النصف آليه. والملاحظ أن ألواح بدن السفينة الصلب مقاومة لهذه الأنواع من الأسلحة وقذائفها. أما الآن فالقراصنة يتوقعون وصول التحذيرات الصادرة من السفينة إلى السلطات الساحلية التى بدورها ستتحرك للقاء القراصنة والقبض عليهم، وعليهم مقاومة هذه السلطات بكل عنف لتجنب القبض عليهم.

لذلك أصبح القراصنة فى حاجة إلى أسلحة نارية هجومية ودفاعية أيضاً بل دفاعية بالأكثر فاستبدلوا أسلحتهم التقليدية السابق ذكرها عاليه بأسلحة نارية أقوى وذات مدى أكبر تمكنهم من الهجوم الشرس والدفاع العنيف لذلك فالأسلحة شائعة الإستعمال بواسطة القراصنة البحريين والإرهابيين اليوم تشمل السلاح الآلى بدلاً من النصف آلى فهم يستعملون الآن السلاح الآلى AK 47- وكذلك القذائف الصاروخية (RPG) وRocket Propelled 50 Caliber rifles grenade وتختلف هذه الأسلحة فى خطورتها عن تلك التى كانت تستعمل فى الماضى فى عدة وجوه أولاً قدرتها على اختراق ألواح بدن السفينة الصلب فمنها ما يخترق حديد البدن الصلب لمسافة ثمانية بوصات أى ما يزيد على (150 مليمتر)، ومنها ما ينفذ لعشرين بوصة (خمسمائة مليمتر) ومنها ما يقل عن ذلك. لذلك تمثل هذه الأسلحة خطورة على السفن التجارية عامة وناقلات البترول على وجه الخصوص.

هذا من جهة ومن جهة أخرى كانت الأسلحة النارية التى يستعملها القراصنة فى الماضى ذات مدى قصير . أما الآن بعد أن شاع إستعمالهم للأسلحة النارية المذكورة أعلاه التى يصل مداها إلى مئات الأمتار بل أن بعضها يتجاوز مداه الميلين أصبح الهجوم بواسطة القراصنة أشد خطورة مما كان عليه من قبل كما أن دفاعهم أصبح أشد قوة هذا بخلاف ما تهدده هذه الأسلحة من إزهاق للأرواح وتعريض السفينة للغرق.

السفن التى يستعملها القراصنة

دائماً يستعمل القراصنة سفناً صغيرة وسريعة، وذلك لتمكينهم من المناورة السريعة والهرب عند اللزوم وقد أظهرت إحصاءات الحوادث أن بعض القراصنة كانوا يستقلون القوارب المطاطية . هذه الأنواع من السفن تضيف صعوبة إلى الصعوبات السابق لنا ذكرها عاليه والتى من شأنها أن تؤخر إكتشاف السفينة المعرضة لهجوم القراصنة لسفينة القراصنة ومن ثم يتأخر إصدار السفينة لإشارتها التحذيرية وبالتالى يتأخر وصول الإشارة التحذيرية إلى أقرب سلطات ساحلية وعلى ذلك يتأخر أيضا خروج السلطات الساحلية للقبض على القراصنة، وقد يتمكن القراصنة من أداء مهمتهم والفرار قبل وصول الإنقاذ إليهم. ولا يضاح ذلك سنتصور هجومين إحداهما تم نهاراً والآخر تم ليلا. بالنسبة للهجوم نهارا الصعوبة هنا هى عدم تمكن السفينة المعرضة للهجوم من إكتشاف سفينة القراصنة الصغيرة مبكراً حيث كما نعلم نحن الملاحون أنه بسبب كرويه الأرض لن تستطيع السفينة الكبيرة المعرضة للهجوم من إكتشاف سفينة القراصنة الصغيرة أو قارب القراصنة الذى سيظل مختفياً خلف الأفق بينما يستطيع القراصنة بسفينتهم الصغيرة إكتشاف السفن الكبيرة بسبب ارتفاعها وارتفاع صاريها مبكراً. حتى أنه قد أثبتت التجارب أنه حتى بإستعمال النظارة المكبره binocular وفى الظروف الجوية المثالية يتراوح مدى إكتشاف أو رؤية القوارب الصغيرة بين 4-5 ميل بحرى . أما فى الأحوال الجوية السيئة عند وجود غمام أو عند غشاوة الأفق أو عند وجود أمواج أو تموج بحرى سيقل مدى الرؤية إلى أقل من ذلك كثيراً. أذا أضفنا إلى ذلك سرعة سفينة القراصنة لا تضح لنا قصر الفترة الزمنية بين لحظة الإكتشاف ولحظة الهجوم، وبطبيعة الحال إذا كان الهجوم من الأمام ستقل هذه الفترة الزمنية بين لحظة إكتشاف سفينة القراصنة ولحظة الهجوم أخذاً فى الإعتبار السرعة المشتركة للسفينتين التى هى بضع دقائق خلالها ستطلب السفينة الإنقاذ وهى فترة زمنية غير كافية لوصول الإشارة التحذيرية وتلقيها وتحرك السلطات للقبض على القراصنة قبل شن هجومهم.

لماذا يشن القراصنة هجومهم ليلاً ؟

أذا أضفنا إلى الصعوبات السابقة التى تواجهها السفن المعرضة لهجوم القراصنة صعوبة أخرى وهى تفضيل القراصنة الهجوم ليلاً لا تضح لنا مدى الصعوبات التى تواجهها السفن المبحره فى المناطق المعرضة لهجوم القراصنة. ذلك أنه ليلاً لن تتيح المراقبة البصرية حتى فى الظروف الجوية المثالية إكتشاف القوارب الصغيرة على نفس المدى السابق لنا ذكره عاليه نهارا حيث أن مدى رؤية الأنوار الملاحية للسفن الصغيرة لن يتعدى الميلين هذا بإفتراض إضاءة القراصنة للأنوار الملاحية لسفينتهم. ولكن طبيعياً أن القراصنة يطفئون جميع أنوار سفنهم والأنوار الملاحية خاصة على ذلك فلن تستطيع السفن المعرضة للهجوم بالعين المجردة أو بإستعمال النظارة المكبره binocular . على ذلك فالسبيل الوحيد لإكتشاف سفن القراصنة الصغيرة هو إكتشافها على شاشة الردار ، وهنا تظهر صعوبة أخرى أذا كانت السفينة التى يستعملها القراصنة من الفيبرجلاس فلن تظهر على شاشة الردار. حتى فى غير هذه الحالة فالسفن والقوارب الصغيرة تختفى داخل تشويش البحر وتشويش الأمطار على شاشة الردار.

من ذلك يتضح لنا هجوم القراصنة ليلاً يضيف صعوبة أخرى إلى الصعوبات المذكورة عاليه من شأنها تأخير وصول الإشارة التحذيرية ومن ثم تأخير وصول الإغاثة إلى السفينة المهاجمة بواسطة القراصنة.

هل تنجح مقاومة السفينة للهجوم ؟

كنت فى مقالات سابقة قد وصفت بعض الأحداث التى نجحت فيها بعض السفن فى مقاومة القراصنة ودفعتهم إلى الفرار وكانت الأساليب التى إستعملها هؤلاء الربابنة هى توجيه خراطيم إطفاء الحرائق إلى قوارب القراصنة حيث أدت المياه المندفعة تحت ضغط عال من خراطيم الإطفاء إلى إبتعاد القراصنة والفرار .والسؤال الآن هل تصلح هذه الطريقة وهذا الأسلوب بعد إستعمال القراصنة للأسلحة النارية التى يتعدى مداها مئات الأمتار. فالسؤال الآن أيهما أبعد مدى القذيفة الصادرة من الأسلحة النارية السابق لنا وصفها عاليه أم المياه المنبعثة من خراطيم الإطفاء . بطبيعة الحال يستطيع القراصنة بأسلحتهم ذات المدى الأبعد توجيه قذائفهم إلى السفينة دون تعرضهم لرش المياه . لا شك أن هذا الأسلوب نجح فى الماضى ويمكن أن ينجح فى المستقبل مع قوارب صغيره عليها أسلحة نارية خفيفة ولكن من الصعب نجاحه فى مواجهة الأسلحة النارية الآلية المستعملة حديثاً.

وقد أوضحت فى مقالات سابقة من تحليلنا لحوادث الهجوم بواسطة القراصنة أن بعض ربابنة السفن إستطاعوا إدخال الرعب فى نفوس القراصنة بإستعمال المناورة المفاجئة السؤال الآن إيهما أسرع فى إستجابتها لدفتها السفينة العملاقة الشاحنة شحنة كاملة أم السفينة الصغيرة ذات السرعة العالية؟ وسؤال أخر أيهما أسرع فى إستجابة دفتها السفينة ذات الغاطس العميق المبحرة فى مياه تعد ضحلة بالنسبة لهذا الغاطس العميق أم السفينة الصغيرة السريعة ذات الغاطس الضئيل؟

بطبيعة الحال لن تتمكن السفينة الكبيرة العملاقة من الإستجابة لدفتها أسرع من السفينة الصغيرة ذات السرعة العالية. على ذلك أذا هاجم القراصنة بسفنهم الصغيرة السريعة السفن العملاقة لن يتمكن ربان السفينة الأخيرة من عمل المناورة المفاجئة لإدخال الرعب فى نفوس القراصنة.

إذا كانت أساليب المقاومة السابق ذكرها قد نجحت ويمكن نجاحها فى بعض الحالات إلا أنها لن تنجح فى حالات أخرى .

من العرض السابق يتضح لنا أنه حتى فى ظل القواعد الخاصة بتأمين السفن والموانى ISPS مازالت مشكلة القرصنة البحرية قائمة والإحصاءات فيها الدليل على ذلك

HMM

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

EASTBOUND

	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	**Damietta**	Singapore	Hong Kon	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelan
WH 602	002 E	23-Dec	25-Dec	27-Dec	**1-Jan**	13-Jan	18-Jan	23-Jan	25-Jan	27-Jan	2-Feb
WH 603	001 E	30-Dec	1-Jan	3-Jan	**8-Jan**	20-Jan	25-Jan	30-Jan	1-Feb	3-Feb	9-Feb
Sirius	063 E	6-Jan	8-Jan	10-Jan	**15-Jan**	27-Jan	1-Feb	6-Feb	8-Feb	10-Feb	16-Feb
S. F. EXPRESS	028 E	13-Jan	15-Jan	17-Jan	**22-Jan**	3-Feb	8-Feb	13-Feb	15-Feb	17-Feb	23-Feb
Kuala Lampur	007 E	20-Jan	22-Jan	24-Jan	**29-Jan**	10-Feb	15-Feb	20-Feb	22-Feb	24-Feb	1-Mar
Lynx	042 E	27-Jan	29-Jan	31-Jan	**5-Feb**	17-Feb	22-Feb	27-Feb	29-Feb	2-Mar	8-Mar
BK Express	027 E	3-Feb	5-Feb	7-Feb	**12-Feb**	24-Feb	29-Feb	5-Mar	7-Mar	9-Mar	15-Mar
WH 601	004 E	10-Feb	12-Feb	14-Feb	**19-Feb**	2-Mar	7-Mar	12-Mar	14-Mar	16-Mar	22-Mar
WH 602	003 E	17-Feb	19-Feb	21-Feb	**26-Feb**	9-Mar	14-Mar	19-Mar	21-Mar	23-Mar	29-Mar
WH 603	002 E	24-Feb	26-Feb	28-Feb	**4-Mar**	16-Mar	21-Mar	26-Mar	28-Mar	30-Mar	5-Apr

WESTBOUND

	VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	**Damietta**	Genoa	Barcelona	Fos
Sirius	063 W	12-Dec	14-Dec	16-Dec	17-Dec	20-Dec	22-Dec	**2-Jan**	6-Jan	8-Jan	10-Jan
S. F. EXPRESS	027 W	19-Dec	21-Dec	23-Dec	24-Dec	27-Dec	29-Dec	**9-Jan**	13-Jan	15-Jan	17-Jan
Kuala Lampur	006 W	26-Dec	28-Dec	30-Dec	31-Dec	3-Jan	5-Jan	**16-Jan**	20-Jan	22-Jan	24-Jan
Lynx	042 W	2-Jan	4-Jan	6-Jan	7-Jan	10-Jan	12-Jan	**23-Jan**	27-Jan	29-Jan	31-Jan
BK Express	026 W	9-Jan	11-Jan	13-Jan	14-Jan	17-Jan	19-Jan	**30-Jan**	3-Feb	5-Feb	7-Feb
WH 601	003 W	16-Jan	18-Jan	20-Jan	21-Jan	24-Jan	26-Jan	**6-Feb**	10-Feb	12-Feb	14-Feb
WH 602	003 W	23-Jan	25-Jan	27-Jan	28-Jan	31-Jan	2-Feb	**13-Feb**	17-Feb	19-Feb	21-Feb
WH 603	002 W	30-Jan	1-Feb	3-Feb	4-Feb	7-Feb	9-Feb	**20-Feb**	24-Feb	26-Feb	28-Feb
Sirius	064 W	6-Feb	8-Feb	10-Feb	11-Feb	14-Feb	16-Feb	**27-Feb**	2-Mar	4-Mar	6-Mar
S. F. EXPRESS	028 W	13-Feb	15-Feb	17-Feb	18-Feb	21-Feb	23-Feb	**5-Mar**	9-Mar	11-Mar	13-Mar

Feeder Connections

- **VIA SINGAPORE**
  Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haldia, Ho Chi Minh, Jakarta Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya
- **VIA HONG KONG**
  Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai
- **VIA SHANGHAI**
  Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 33450216 Fax: 02 33445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 0663344018 Fax:066 3344017

www.kadmar.com

eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

لا وقت للكلام فقد حان وقت العمل

رسالة .. رسالة

رسالة .. انها مجرد رسالة

حقا إنها رسالة يجب علينا أن نقوم بها ونؤديها تجاه أنفسنا وأوطاننا وديننا رسالة تمثل دينا فى أعناقنا يجب أن نؤديها طائعين بكل قناعة بأننا لا نفعل إلا الواجب ' إننى قررت أن أبدأ فى عمل شئ ما.. له صفة الإيجابية بعيدا عن الرغى والثرثرة وبلا ضجيج أو صراخ، إننى على يقين أن الوقت يمر والعمر بدأ يتفلت من بين أيدينا وكذلك الأمل والطموح وبدأ اليأس والإحباط يسيطرا على كل شئ لذلك قررت أن أبدأ فى العمل وأكف عن الكلام فالكلام أبدا لن يغير من الأمر شئيا وإذا أستمر الوضع كذلك فسوف نستمر فى الكلام إلى مالا نهاية

أننى قررت إنشاء مركز(رسالة) لكى أبدأ منه رحلة كفاح أظنها لن تنتهى ومن خلال هذا المركز سوف أبدأ العمل الحقيقى الذى طالما حلمت به ' سيكون هذا المركز بمثابة حجر سالقيه فى بحيرة راكدة حتى تتحرك الأمواج فى كل الإتجاهات إننى وضعت جدولا للأولويات حتى نعمل من خلال خطة مدروسة ولا نتوه وسط الأنواء والأعاصير

إن التعليم والصحة والبحث العلمى وإعلاء قيم العمل وإرساء مبادئ الحق والعدل وإحترام الآخر والقدرة على الحوار وإعادة تشكيل وجدان المواطن المصرى

هو محور إهتمام (رسالة) ولكن كيف السبيل ؟؟ وهل درجة النجاح مضمونة ؟؟

لقد ايقنت أن السبيل الوحيد أمامى هو أن أبدأ أما النجاح أو الفشل فلا شأن لى به على الإطلاق !! كل ما على أن أبدأ وأسعى وليس على أن أدرك النجاح

إن مركز رسالة سيكون إقليميا سأبدأ فى القرى والنجوع والعزب سأجوب الشوارع والحارات والأزقة سأتحدث مع الجميع وسأمد يدى للجميع وسأطلب مساعدة الجميع

إن كل انسان لديه ما يعطيه .. هناك من يملك العقل وحسن التفكير وهناك من يملك القوة البدنية وهناك من يملك العلم وهناك من يملك المال وهناك من يملك السلطة وهناك من يملك حب الناس وهناك من يحب الخير والعمل لكنه لا يدرى كيف يبدأ .. بيد أن كل هؤلاء لو تعاونوا ولو وضعوا إهتماماتهم جميعا فى بوتقة واحدة .. إننى سأحاول أن أجمع كل هؤلاء فى مركز رسالة .. إننى قمت بإختيار بلدتى الحبيبة (مديرية التحرير) كى أبدأ منها(رسالة) فالعاصمة والمدن الكبرى تحت الأضواء والضجيج والفوضى والزحام والسلبية والإحباط

أما نحن فما زال لدينا بعض الأمل والطموح والتفاؤل ولدينا القدرة على التحدى .. تحدى جميع الصعاب وتخطى جميع العقبات

لذلك قررت أن أبدأ من مديرية التحرير التى شهدت ميلاد الثورة الخضراء فى مطلع الخمسينات من القرن الماضى .. إننى على ثقة أن منظمات المجتمع المدنى عليها دور لا يقل عن دور الحكومات فى العمل والاصلاح والبناء ، إن العمل فى مركز (رسالة) سيكون بعيدا عن السياسة والأحزاب والإنتخابات ولكنه سيكون قريبا من الساسة بكافة ميولهم وإتجاهاتهم من أجل خدمة أغراض المركز الذى يركز على البناء لا الهدم، يركز على التعاون لا التشرزم يركز على الوحدة لا الفرقة يركز على الإتفاق لا الإختلاف يركز على الإنتماء وحب الوطن من خلال العمل لا من خلال الشعارات الجوفاء

إن أحوال التعليم لاتدعو إلا إلى الإحباط فخريج الجامعة لا يعرف الفارق بين بعض الحروف الهجائية

وأحوال الصحة لا تدعو إلا إلى الألم والرعب !!

كنت فى جلسة مع الأستاذ الدكتور محمود المتينى أستاذ الأورام ومدير مركز زراعة الأعضاء بجامعة عين شمس

وأوضح لى أن نسبة أمراض القلب فى مصر أصبحت من أعلى النسب فى العالم وخصوصا بين الشباب

كما أن أمراض الكبد خصوصا فيروس (سى) يعانى منه ما لا يقل عن 10 % من الشعب المصرى بمعنى أن هناك حوالى 8 ملايين مصرى مصابون بأمراض الكبد .. يقول الدكتور المتينى (حتما يصاب منهم ما لا يقل عن 25% بفشل كبدى .. هذا الفشل لا علاج له الا الزراعة — زراعة الاعضاء — وكل الإمكانيات المتاحة الأن لا تتعدى 200000 حالة من أصل 2 مليون يعنى ذلك أن هناك موت محقق لمليون و800 الف نتيجة مرض واحد وهو الكبد الوبائى

والسلبية المنتشرة والفوضى الصارخة والإحباط المستشرى بين الشباب

أليس كل هذا يحتاج إلى عمل وعمل جاد مخلص ؟؟؟!!!!

إن مركز رسالة سيبدأ بحملة توعية بين المواطنين وهذا هو السبيل الوحيد لمواجهة هجمات أمراض الكبد اللعينة ، إننا قادرون على فتح حوار يجمع بين أركان العملية التعليمية من أجل الوصول إلى تغيير حقيقى فى كيفية أداء العملية التعليمية

إن هناك جسورا مقطوعة فى شتى المجالات يجب أن نقوم بإصلاحها وفورا وبتعاون من الجميع

إن مشكلة البطالة هى أم المشاكل وهى بيت الداء ولكن لن نستطيع حل تلك المشاكل بالكلام لابد من حلول غير تقليدية يشارك فيها الجميع

إن الصناعات الصغيرة التى تتلاءم مع البيئة المحلية يجب تجد طريقها للنور بحق وبمساهمة من رجال الأعمال والموسرين

إن قضية البطالة بدأت تلقى بظلالها على أمن المجتمع فالشاب العاطل لا يتورع عن أرتكاب أفظع الجرائم فى سبيل سيجارة بانجو !!!

إننى أعرف العديد والعديد من الجرائم التى يشيب لها الولدان وكلها نتيجة سوء التربية وفشل العملية التعليمية وتفشى المظاهر السلبية للبطالة

إن مركز (رسالة) سيتبنى كل تلك القضايا فى دائرة صغيرة من هذا الوطن الكبير هى (مديرية التحرير)

إننى بدأت ولن أتراجع بإذن الله وأدعو الجميع للمشاركة وأمد يدى للجميع طالبا العون والمشورة والدعاء بالنجاح والتوفيق.

فيما يبدو

*** ما حدث فى موضوع موظفى الضرائب العقارية من تجمع وتنسيق وصلابة هؤلاء الموظفين

وما حدث من الوزير الفتوة . كما وصفه الصديق مجدى مهنا شفاه الله .

وما حدث .. كما قالت الصحف .. من تدخل الرئيس بنفسه لحل المشكلة

كل ما حدث ليس فى مصلحة مصر ويحتاج إلى دراسة صادقة لإستخلاص العبر

*** ماذا يحدث فى سوق الأسمنت

سؤال يطرح نفسه بعد صفقة لافارج التى أستحوذت على المصرية للأسمنت

*** من المسؤل عن غرق الشباب المصرى الهارب من جحيم الداخل على سواحل الأبيض المتوسط ؟

يبدو أنه لا أحد مسؤل ولن يكون هناك أحد مسؤول طالما لا يوجد مسؤول !!!

*** يا دكتور نظيف

إياك والدعم .. إياك والدعم .. إننى أدعوك من قلبى إلى النزول الى الشارع الحقيقى لمعرفة ماذا اقصد من كلمة (إياك)

فعلا (الدعم عمره ما يبقى ميه)

الأطفال المعرضون للخطر قنبلة موقوتة.. فمن المسئول ؟

بقلم / وسام غنيم

-من هم الأطفال المعرضين للخطر
-الإتفاقيات الدولية لحقوق الطفل
-أهم أنواع المخاطر والعنف ضد الأطفال فى مصر
-دور الجمعيات الأهلية فى حماية هؤلاء الأطفال من الاساءه والعنف
-دور اليونسيف فى قضية هؤلاء الأطفال
-كيفية معالجة المشكلة

يقدر عدد أطفال الشوارع فى مصر ما بين 600 ألف ومليون طفل وينظر اليهم بأنهم مصدر إزعاج المجتمع ولكن هم فى الحقيقة ضحايا المجتمع إشتدت الظروف عليهم فجعلتهم أطفال محرومين ومن هنا ننطلق فى هذا العدد لعرض هذه القضية بالتفصيل وكيفية معالجتها :ونبدأ بالتعريف الصحيح لهم :

*الأطفال المعرضون للخطر (بحسب تعريف المادة 1 من إتفاقيات حقوق الطفل)
هم الأطفال من سن الولادة حتى عمر 18 سنة الذين يتعرضون لأى نوع من أنواع الأهمال أو الأساءة أو الحرمان أو الإستغلال أو العنف أو التميز أو الاساءة بما يشمل الأطفال فاقدى الرعاية الأسرية والعاملون فى ظروف صعبة وفى سن مبكر والمعاقون والأيتام وأطفال الشوارع أو المتضررون من خطر الإدمان أو الأطفال الإناث والمتأثرون بأعمال العنف أو ممن يحرمهم فقرهم من أدنى الحقوق التعلمية والصحية والحماية و الأمان الإجتماعى.

- وبعد إستعراضنا لتعريف الأطفال المعرضين للخطر سوف نجد أنفسنا بحاجة لمعرفة حقوق الطفل نفسه تبعاً للإتفاقيات الدولية وهى كالآتى :

* صك دولى يحدد التزامات الدول ويوفر الحد الأدنى لمسئولية الدولة والقانون والأسرة والمجتمع تجاه الطفل .
* إطار قانونى وسياسى وأخلاقى لحماية حقوق الطفل بشكل متكامل
* منهاج عالمى لتنفيذ حقوق الطفل تلتزم به الدول المصدقة عليها

أما عن المبادىء الأساسية الحاكمة للإتفاقيات الدولية لحقوق الطفل

- عدم التميز
- المصلحه الفضلى للطفل
- بقاء الطفل وحمايته ونماءه
- مشاركة الطفل وإحترام أرائه

وتحتوى الإتفاقية على مجموعة أساسية من الحقوق :

1 – الحقوق المدنية والحريات
2 – البيئة الأسرية والرعاية البديلة
3 – الصحة الأساسية والرفاهية
4 – التعليم والأنشطة الثقافية والترفيهية
5 – تدابير الحماية الخاصة

أشكال العنف ضد الطفل

*العنف البدنى: هو الإستخدام المتعمد للقوة البدنية ضد الطفل مما يلحق أذى بصحة الطفل أو حياته أو نموه أو كرامته
ويمارس هذا العنف فى (المنزل / الشارع / المدرسة / أماكن العمل / دور الرعاية والأحداث)

*العنف الجنسى: اشراك الطفل فى علاقات جنسية قصرية ، وفى الغالب يتعرض الطفل للاعتداء الجنسى من قبل الأشخاص البالغين أو الأطفال .

*العنف النفسى : التحقير من شأن الطفل ـ التميز العرفى والدينى واللونى ـ المعاملة العدائية ـ تحديد الحركة .

*الإهمال: إهمال الرعاية الصحية والبيئة والتعليمية والتنمية النفسية .

دور الجمعيات الأهلية فى حماية الأطفال المعرضين للخطر

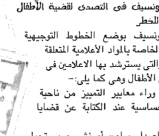
تكاتفت الجمعيات الأهلية مع الحكومة لوضع برنامج حماية الأطفال المعرضين للخطر فى الإسكندرية
وهذا البرنامج يهدف إلى رعاية وحماية الأطفال كأفراد فى المجتمع المصرى يجب أن نوفر لهم بيئة صحية ليحيوا حياة كريمة ليصبحوا مواطنين صالحين .

*الجمعيات المشاركة فى البرنامج
جمعية سيدى جابر/جمعية سيدى على السماك/جمعية الكشافة البحرية/جمعية الرعاية الإجتماعية بكرموز/جمعية الريادة/جمعية مبرة الشهيد الطيار عثمان محرم/جمعية خدمة الظاهرية/جمعية المرأة والتنمية/جمعية السلام للتنمية.

الهدف العام للبرنامج

إقامة إطار حماية للأطفال المعرضين للخطر بمحافظة الإسكندرية تحت مظلة حكومية وبمشاركة منظمات دولية وجمعيات أهلية ومنظمات المجتمع المدنى وذلك من خلال آلية لمتابعة الأطفال على مستوى المجتمع المحلى ورصد الحالات المعرضة للخطر ودراستها.

وتقوم هذه الجمعيات بتدريب وأعداد فريق من الأخصائين الإجتماعين القادرين على التواصل مع هؤلاء الأطفال ورصد جميع البيانات الهامة حولهم لمعالجتها سواء أطفال تعرضوا للعنف والإساءة فى المنازل والشوارع والمدارس والأشغال المختلفة حيث تسعى الجمعيات الأهلية الآن إلى البحث عن الحلول الجذرية للمشكلة من جلسات إستماع وندوات وورش عمل وكذلك عمل أبحاث وإستمارات أستبيان لوضع تقرير هام حول معالجة هذة المشكلة ،



- دور اليونسيف فى التصدى لقضية الأطفال المعرضين للخطر

قامت اليونيسيف بوضع الخطوط التوجيهية الأخلاقية الخاصة بالمواد الأعلامية المتعلقة بالأطفال والتى يسترشد بها الاعلامين فى الكتابة عن الأطفال وهى كما يلى:-

* السعى وراء معايير التميز من ناحية الدقة والحساسية عند الكتابة عن قضايا الأطفال





* تفادى إصدار برامج أو نشر صور تجول، على المساحة المخصصة للأطفال فى وسائل الأعلام وتتضمن معلومات تلحق الضرر بهم
* تفادى إستخدام النماذج النمطية والعروض المثيرة للترويج للمواد الصحفية عن الأطفال
* دراسة نتائج نشر أى مادة بخصوص الأطفال دراسة دقيقة واعية والحد من أية أضرار تلحق بالأطفال بحيث تكون فى أضيق نطاق ممكن
* ولا ننسى أن نذكر أن اليونيسيف من هيئات الدعم الفنى ومن المولين لإقامة برنامج حماية الطفل المعرض للخطر وذلك بالأشتراك مع شركاء إقليميون (المعهد العربى لإنماء المدن ـ مبادرة حماية الأطفال) حيث تسعى اليونيسيف إلى تنفيذ مبادرات على مستوى المحافظات المختلفة فى صعيد مصر والقاهرة والإسكندرية تتناول حماية الطفل بشكل متكامل .
* وتدعو اليونيسيف إلى وضع تشريعات وسياسات من شأنها أن تحمى الأطفال كما تقدم الدعم لمبادرات لرصد الأطفال المعرضين للإستغلال والإساءة وتقديم الخدمات اللازمة لحمايتهم من الخطر وتم إنشاء مركز لإعادة تأهيل أمهات الشوارع الشابات (من سن 13 إلى 21سنة) وأطفالهن وهو أول مركز من نوعه ينشأ فى مصر ـ وتعمل اليونيسيف تحت مظلة المجلس القومى للطفولة والأمومة من أجل التخلى عن عادة ختان الإناث والخطر التى يتعرض لهم هؤلاء الفتيات .

• كيفية معالجة المشكلة

ـ اعداد قاعدة بيانات عن الأطفال المعرضين للخطر وسوف يتم وضع نظام التجميع ونشر هذه المعلومات على المستوى المحلى كما سيتم إستخدام البحوث فى دعم الدعوة ومناصرة القضايا لدى صانعى القرار وقادة الرأى ووسائل الأعلام (اليونيسيف)

آلية الرقابة والحماية

ـ سوف تدعم اليونيسيف الحكومة والمجتمع المدنى فى وضع إطار قانونى سليم لحماية الأطفال يتمشى مع قانون الطفل بعد تعديله
ـ سيتم تدريب المهنين الحكومين والمنظمات غير الحكومية المحلية وغيرهم من القائمين برعاية الأطفال على آليات الحماية من منظور يتعلق بالحقوق
ـ سيتم وضع خط يجده الطفل على مدار 24 ساعة ويديره المجلس القومى للطفولة والأمومة
ـ سيتم تدريب أولئك الذين لهم أتصال مباشر بالأطفال مثل الشرطة وموظفى المؤسسات وذلك بالتعاون بين مكتب الأمم المتحدة المعنى بالمخدرات والجريمة والمجلس القومى للطفولة والأمومة ووزارة الصحة والسكان وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائى
ـ سيتم السعى لتنفيذ قرار وزارة الصحة بشأن منع ختان الإناث
ـ دعم الخدمات المقدمة لأطفال الشوارع مع التركيز على الفتيات وأمهات الشوارع الفتيات الشابات وتزويدهم بالدعم النفسى والإجتماعى وإعادة التأهيل والخدمات التعلمية والمهنية
ـ السعى وراء رفع المواطنين بالمطبوعات ومواد العرض وتدريب العاملين بوسائل الأعلام حول ضرورة البعد عن العنف داخل الأسرة وفى المدارس وحماية الأطفال من الإستغلال الجنسى وكذلك ختان الأناث

وأخيراً تسعى اليونيسيف بحلول عام 2011 بالوصول لنظام وطنى كامل لحماية الطفل (الطفل العامل / أطفال الشوارع / المعرضين للعنف .....)
وإيصال كافة الخدمات للأطفال المعرضين للخطر

الأسرة الملكية .. وإزاحة الغبار عن كتب التاريخ المنسية

بقلم ولاء حمزة — **الحلقة الأولى**

هناك حالة حراك سياسى مع تخبط فى الأفكار أصابت معظم المصريين عقب أذاعة مسلسل الملك فاروق فى شهر رمضان الماضى فما قرأناه طوال حياتنا فى كتب التاريخ من ظلم وجشع وقهر الملك كان شئ وما طالعتنا عليه د. لميس جابر مؤلفة المسلسل كان شئ آخر حيث تم التركيز على الملك الإنسان مع إظهار تميز النزعة الوطنية فى هذه الفترة مما أحث ضجة فريدة من نوعها فى الشارع المصرى حيث ظهرت مئات المواقع الإلكترونية الخاصة بالأسرة الملكية ومنها من يطالب بحق الأمير أحمد فؤاد فى العودة إلى مصر وكأن الشعب المصرى كان بإنتظار هذه الصحوة لإزاحة الغبار والبحث والتنقيب عن الحقيقة فى كتب التاريخ المنسية .. عبر السطور القادمة سوف نسلط الأضواء على الوجه الآخر من حياة الأسرة الملكية عبر الروايات والمواقف المختلفة حيث أن تشويه وتزييف التاريخ يعد جرما أرتكب فى حق كل المصريين.

زفاف الملك فاروق الاول على الملكة فريدة 20 يناير 1938م

الملك فؤاد كان يغار من التليفزيون :

نيويورك عام 1922 أستطاعت صحيفة أمريكية أن تخترق الحصار المفروض على الملكة نازلى قرينة حاكم مصر فى ذلك الوقت أجرت الحوار الكاتبة والصحفية الأمريكية "جريس هوستون" حيث حدثت معها فى قضايا الحكم المرأة وأيضاً رأيها فى زوجها كل صراحة وفيما يلى أجزاء من هذا الحوار:

تقول الصحفية الأمريكية : لم تكد عينى تقع على جمال الملكة الساحر الخلاب حتى أخذت فلم أملك إلا أن أقول : إننى أدرك الآن يا صاحبة الجلالة لماذا يصر الملك على أن يحجبك عن لقاء الناس والصحفيين وضحكت الملكة ضحكة عالية مرحة رفعت على الفور الكلفة بيننا وقال فى أسلوب طبيعى رقيق: آه ياسيدتى .. ولكن يجب ألا تقولى هذا للملك .. بل يجب أن تؤكدى له أننى أستطيع الخروج ومقابلة الناس فى أمان فهو غيور .. غيور جداً جداً.

وضحكت وقلت لها : له حق .. وعلى كل فإن الرجال جميعا فى هذا سواء وأستطردت الملكة نازلى : لا .. ليس إلى هذا الحد وبهذه المناسبة أخبرينى : هل أخترعوا حقاص فى أمريكا تليفونيا يرى فيه المتكلمون بعضهم ؟ (تقصد التليفزيون) وقلت لها : لا أدرى ولكن لماذا ؟ وأستغرقت فى الضحك وقالت : جاءنى الملك منذ بضعة أيام قلقاً مهموماً وقال لى : لقد أخترعوا فى أمريكا تليفونياً يرى فيه المتكلمون بعضهم بعضاً وأنه سيعمم فى العالم قريباً وهذه المسألة تشغله إذ لا يدرى هل يسمح بإدخاله فى القصر أم سيمنع دخولها هنا .. تصورى.. إنه غيور إلى درجة لا تطاق.

وقالت لها الصحفية بعد لحظات من الصمت : إننى أرى الحرية قادمة إلى نساء مصر فردت لى الفور : إن الحرية قادمة بلا شك ولكنها قادمة بطء وأنا فرحة بها وأدعو الله صباحاً ومساءاً ألا قى أبنتى فوزية نفس مصير أمها وأن تستمتع لحرية فتستطيع أن تتزوج من تريد وتسافر وتذهب تجئ الأمر الذى لا أستطيعه أنا .. إن فوزية ستأخذ ثأرى لا مناص.



الأمير فاروق يقف على أبواب قصر السلاملك بالأسكندرية

عاش فاروق .. ملك مصر والسودان"

اش الملك فاروق لفترة فى فيلا منعزلة بضاحية ينجستون هيل إحدى ضواحى لندن حيث تلقى مكالمة اتفية من القاهرة عقب وفاة والده الملك فؤاد وكانت لتحدثة والدته الملكة "نازلى" الذى أخبرته بصوت ختنق من شدة البكاء : "لقد أصبحت الملك" فالملك ؤاد ملك مصر كان قد توفى أثر أزمة قلبية وغرغرينا ى الفم وكان الملك فاروق حبيس منزله المكون من طوابق على مدار نصف العام من أجل الدراسة كان يذهب مرتين فى الأسبوع فقط إلى الأكاديمية العسكرية الملكية فى "ولويش" فى فترة الظهيرة وكان فاروق الأبن الوحيد لوالده ولم يتمكن من حضوره جنازة والده لأن الشريعة الإسلامية تحث على سرعة دفن الموتى مما أقتضى دفنه قبل مرور 24 ساعة من وفاته.

وفى القاهرة شيع جثمان فؤاد فى عربة عسكرية بدون نساء أو زهور من قصر عابدين إلى مسجد الرفاعى على سفح القلعة حيث يرقد أجداده وعندما وصل النعش إلى المسجد ذبح الجنود سبعة من الثيران بعد الجنازة البسيطة التى تدفق عليها أعداد غفيرة من المصريين إلى شوارع القاهرة صائحين : "عاش فاروق .. ملك مصر والسودان " وكان الملك فؤاد المثل الأعلى لولده فاروق مما أدى إلى تلقى نبأ وفاته بحزن وأسى شديد وتوافدت عليه برقيات التعازى الرسمية سواء من داخل بريطانيا أو خارجها وغير رسمية من زملائه .. وجدير بالذكر الإشادة بالعدد الرائع الذى أصدره جريدة الدستور فى أكتوبر الماضى والذى تناول قصة الملك فاروق مع كتابات عديدة للصحفيين المبدعين تحت عنوان "الملك فاروق من العرش إلى النعش" وقد تم الإشارة فيه إلى أنه عندما تحدد ميعاد سفر الملك إلى مصر – القاهرة فى 30 إبريل التقى فاروق قبل أن يغادر بريطانيا ب"إدوارد الثامن وزوجته " كما كان فى وداعه وزير الخارجية البريطانى.

- سعة الأفق وثقافة الفكر وراء حفاوة الأستقبال:

أختار الملك فاروق الباخرة المصرية "النيل" عند عودته لمصر بعد رحلته العلمية من أوروبا وكانت تلك الباخرة تابعة لشركة مصر للملاحة وهى إحدى شركات بنك مصر وقد فعل ذلك لأنه رأى أن ذلك يدعم نزعته الوطنية كما سبقته هذه المرة حملة إعلامية كبيرة تطرقت إلى الإستفادات التى عادت على الملك من دراسته فى أوروبا وأن ذلك أدى سعة أفقه وثقابة فكرة وسرعة خاطره وقد كان نتيجة ذلك أن أستقبله الشعب بحفاوة مبالغ فيها.

- الملكة فريدة والهدايا الملكية القيمة:

فى أول زيارة قام بها الملك فاروق لسراى والد خطيبته فريدة – صافيناز فى الأصل حمل معه ثلاث هدايا : خاتم الخطوبة وهو نفس الخاتم الذى كان الملك فؤاد الأول سبق أن قدمه للملكة الأم (الملكة نازل) عند خطبتها وبراءة الباشوية لوالد خطيبته وبراءة الوشاح الأكبر من نيشان الكمال لوالة خطيبته..

وكان حفل قران الملك فاروق والملكة فريدة قبيل ظهر الخميس 20 يناير 1938 بقصر القبة حيث تجمع معظم النبلاء والأمراء والوزراء ورجال الدولة للمشاركة فى الأحتفال الذى لم يحضره سوى جلالة الملك ويوسف باشا ذو الفقار والد الملكة ووكيلها وشاهدى الزواج وفضيلة الأمام الأكبر ورئيس محكمة مصر الشرعية فضيلة الشيخ (محمد مصطفى المراغى) الذى عقد القران أما الشاهدان فهما على ماهر باشا وسعيد ذو الفقار باشا.

وبعد عقد القران تم توزيع علب ملبس ثمينة على المدعوين وتوزيع شيلان كشمير فخمة على أصحاب الفضيلة العلماء.. ومنذ خطوبة الملكة فريدة للملك فاروق والهدايا الملكية توالت عليها حيث قدم لها فاروق فى عيد ميلادها السادس عشر سيارة كابرولية وقدم لها فيما بعد مصحفاً ثمنياً يعتبر تحفة فنية نادرة بخلاف الهدايا اليومية التى كان يبعث بها من الزهور النادرة والفواكة الحديثة الظهور والطيور والأسماك التى يصطادها بنفسه.

-فاروق لم يشرب الخمر إطلاقاً بشهادة الملكة فريدة:

– صرحت الملكة فريدة مؤخراً لصديقتها لوتس عبد الكريم بأن الملك فاروق لم يكن فاسداً كما قيل وذاع على نطاق واسع حيث قالت: لقد عرفت من شقيقى الملكة فريدة سعيد و شريف ذو الفقار إن ذلك غير صحيح بالمرة فلم يرياه يشرب الخمر إطلاقاً لكن ربما لعب القمار وقالت هذا أيضاً ما قالته لى الملكة فريدة التى نفت عنه أنه كان زير نساء كما صورته الصحافة والسينما والدراما فلم تكن هذه الأمور من إهتماماته أو من حقيقة حياته الشخصية.



الملكة نازلى أثناء الحوار مع الصحفية الأمريكية

الضحك .. روشتة الوقاية من الإنفلونزا والزكام

أثبتت دراسة علمية حديثة أن الضحك يساعد على زيادة نشاط مادة حيوية فى الجسم تقاوم الفيروسات وتحد من نشاطها من بينها تلك الخاصة بالزكام والأنفلونزا فالضحك أفضل سلاح ضد التوتر العصبى الذى يدمر مناعة الجسم ويفتح الباب أمام غزو الميكروبات والأمراض وتتلخص روشتة الوقاية من الأنفلونزا فى الضحك من 50 إلى 100 مرة يومياً فبعد الضحك ترتخى العضلات مرة أخرى ويفرز المخ مادة "أندرورفين" وهى مهدئ طبيعى يتيح لأعضاء الجسم ممارسة وظائفة بكفاءة كبيرة.

• حكمة العدد:

تلك هى الحياة .. فرج بعد ضيق .. أو العكس .

أقوال مأثورة :

- أحفادى لم يجعلونى أشعر بأننى عجوز وإنما مجرد زوج لجدتهم "برناردشو"
- المرأة كالوردة .. تستدرج الرجل بأريجها لتلسعه بأشواكها."أرسطو"
- لا نتوقف عن اللعب لأننا كبرنا، إننا نكبر لأننا توقفنا عن اللعب "برناردشو"
- لا توجد أم تحب أن تكون أبنتها طويلة اللسان مثلها. "الروائى الفرنسى بلزاك"

• أسرع حلاقة للخرفان !!

حققت النيوزيلاندية إميلى ويلش 27 عاماً رقماً جديداً للنساء فى جز الصوف عندما قامت بجز أصواف 541 خروفاً فى تسع ساعات وجاء نبأ الرقم القياسى فى جز الصوف من أهم فقرات نشرات الأخبار المحلية بنيوزيلاندا .

همسات:

- كن أميناً فلا دين لمن لا أمانة له.
- أذا أذنبت فأعتذر وإذا أذنب إليك فأغتفر فالمعذرة بيان العقل، والمغفرة برهان الفضل.
- كن متواضعاً ولا تتكبر ولا تفتخر على أحد

• من عالم الآثار:

برج بابل: من عجائب الدنيا السبع عبارة عن حدائق معلقة وبرج بناه الملك نبوخذ نصر عام 560 قبل الميلاد ليتزوج فيه عروساً من أهل الجبل فلم يجد أفضل من مدينة بابل فى سهل العراق التى تتميز ببيئة جبلية خضراء يبلغ أرتفاع البرج 75 قدماً أما العروس التى أقامة من أجلها فهى أبنة ملك "ليديا" فى تركيا..

• الببغاء المخادع !!

سارعت الشرطة الألمانية بتلبية أستغاثة جارة إحدى العائلات زعمت أنها سمعت صراخ طفل ينادى والدته مراراً من دون أن تجيب وعندما وصلت الشرطة للمنزل وجدوا ببغاء محتجزة فى قفص تهز رأسها بسرور وتعيد الجملة الجديدة التى تعلمتها !!!

الأبراج والحب :

برج الجدى "22 ديسمبر - 20 يناير"

ليس من السهل فى نظر مولود الجدى إقامة العلاقات الإنسانية والعاطفية بينه وبين الناس فهو يكبح مشاعره وأحاسيسه ويخفى وراء قسوته وصلابته رومانسية خفية لا يسمح لها بأن تتحكم به وتسيطر عليه فهو واقعى موضوعى فالإحترام العميق والشعور بالواجب والإخلاص والرباط العائلى أشياء تأتى فى المرتبة الأولى فى مفهومة إذ لا يشكل الحب عنده دافعاً أساسياً للزواج فهو يتكيف مع الأمر الواقع.

الرجل الجدى وموقفة من المرأة :

يعمل الرجل الجدى من أجل تحقيق أهدافه الواضحة بثبات واستمرارية طموح جداً ويعتمد على المرأة التى يحبها ويريدها أن تساعده على شق طريقه فى الحياة الأستقرار هو همه الأول والأخير ويعمل بكل طاقته من أجل توفير الأجمل والأفضل والأحسن لزوجته وعائلته.

المرأة الجدى وموقفها من الرجل:

المرأة الجدى حساسة جداً ، لبقة ، رزينة، محافظة واقعية إلى أبعد الحدود فولاذية الأعصاب تتمتع بموهبة عظيمة فى التنظيم والإدارة وأذا أرادات الحصول على شئ ما من حبيبها تظهر له ضعفها وإستسلامها لكل رغباته لتقنعه بأنها امرأة ضعيفة بحاجة إلى المساعدة وبأنه هو الرجل القادر على إنقاذها من المشاكل التى تعترضها وبإختصار أنها تسعى إلى أهدافها ورغباتها من خلال الرجل بكل هدوء وإتزان.

.. أعلان الحرب على الحمام بنيويورك ولندن وسويسرا

قرر عضو بمجلس مدينة نيويورك اعلان الحرب على الحمام الذى يتسابق زوار ميدان نيويورك إلى تقديم الطعام له وقال أنه دعا لسن قانون بفرض غرامة ألف دولار على من يقدم طعاماً للحمام وقال أن فضلات الحمام تشكل خطراً على أرضية المكان كما أن تسبب أمراضاً وفى لندن أيضاً قام رئيس بلدية لندن بإغلاق محال بيع الحبوب أما لوس إنجلوس فاتبعت حلاً آخر بتقديم وسائل منع التخصيب للحمام للتقليل من أعداده وفى بازل بسويسرا يقوم عمال الصحة بسرقة بيض الحمام ويضعون بدلاً منه بيضاً مزيفاً لخداع الحمام الكبير والأمساك به.

دنيا المرأة

نصائح لكل إمرأة

كيف تتخلصى من الهالات السوداء تحت عينيكى:

1 - إستخدمى شرائح الخيار والبطاطس ككمدات على عينيك لمدة لا تقل عن 15 دقيقة.
2 - إستخدمى أكياس الشاى أيضاً ككمدات لمدة نصف ساعة
3 - إستخدمى زيت اللوز المر يومياً قبل النوم
4 - تجنبى السهر وشرب الشاى والقهوة والتدخين

تاريخ ميلادك يحدد طريقتك فى الشراء

امرأة (أغسطس - ديسمبر - إبريل)
سخيه وكريمة وهى امرأة متهورة فى الشراء وسريعة التأثر بجمال المعروضات .

امرأة (يوليو- أكتوبر - مارس)
امرأة تنظم أمورها المالية جيداً فى لحظة وتشترى ما تريد فقط

امرأة (فبراير - يونيو - نوفمبر)
امرأة تنتظر الاوكازيون دائماً فالشراء لديهن متعة

امرأة (مايو - يناير - سبتمبر)
امرأة لا تشترى إلا المهم والمفيد فلديها دائماً إحساس المحافظة على الأموال.

أقنعة لتنعيم وتبيض وترطيب ومعالجة جميع أنواع البشرة

- قناع الطماطم للبشرة الدهنية :
تستخدم الطماطم لتضيق مسام الوجه لمفعولها القابض للبشرة تهرس ثمرة طماطم ويضاف بشر قشر ليمون وعصيره ويوضع القناع على البشرة لمدة ربع ساعة ثم يشطف بالماء الفاتر.

- قناع الموز لمقاومة التجاعيد
تهرس ثمرة موز وتخلط مع الحليب ثم توزع على البشرة مع التركيز على أماكن التجاعيد ويترك لمدة 15 دقيقة ثم يشطف بالماء الفاتر وذلك (لبشرة الوجه واليدين) للنعومة والحيوية.

- قناع النشا لعلاج المسام الواسعة
يستخدم لعلاج حبوب الوجه والمسام الواسعة وحروق الشمس تدهن البشرة أولاً بزيت الزيتون ثم يخلط النشا بالماء ثم يوضع على البشرة لمدة 20 دقيقة ثم يشطف الوجه بالماء الفاتر.

- قناع الشعير للبشرة المجهدة
2 ملعقة شعير مطحون يقلب على 2 ملعقة عسل نحل ويطحن عليه 2 ملعقة نعناع مطحون طازج ثم يضاف ملعقتين حليب ويوضع القناع على البشرة لمدة ثلاثين دقيقة ثم يشطف الوجه بالماء البارد.

- قناع الجزر للبشرة الحساسة
يتم وضع نصف جـزره متوسطة الحجم وربع ملعقة عسل ويترك على البشرة لمدة ربع ساعة وذلك لتحسين لون البشرة وصفائها .

- وصفة لشد البشرة
قطع خيار + بياض البيض+ دقيق نشا+نصف حبه أفوكادو+ عصير حامض تخلط فى الخلاط وتوضع على الوجه والرقبة واليدين لمدة عشر دقائق ثم يغسل بماء دافئ ثم بارد .

- قناع الحمص المناسب لجميع أنواع البشرة :
يعجن مقدار من الحمص كافى لطلى الوجه والرقبة ويترك على الوجه والرقبة حتى يجف وهو مفيد أيضاً إذ أنه يذهب إصفرار البشرة ويحمر لونه .



أنتهت الدورة الرياضية العربية الحادية عشر مصر 2007 بتنظيمها الناجح وكانت بطولة الجمباز الإيقاعى فى أبهى صورها كالمعتاد وأشتركت فى البطولة كل من الأردن - تونس- سوريا- قطر- مصر وكانت البطولة تحت إشراف السيدة البلغارية ماريا جيجوفا خبيرة الإتحاد الدولى للجمباز والأستاذة نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية بالإتحاد العربى للجمباز والأستاذة عبير أبو العنين رئيس الحكام والدكتورة ماجدة إسماعيل مقررة اللجنة عن الاتحاد المصرى للجمباز.

وقد شرف البطولة حضور الأستاذ سيف أبو عادل رئيس الاتحاد العربى للجمباز والأستاذ محمد اليمانى رئيس الإتحاد الإفريقى وعضو الإتحاد الدولى للجمباز والأستاذ عبد الرحمن الشطرى رئيس الإتحاد الأسيوى للجمباز والأستاذ يوسف الطباع رئيس الاتحاد السورى للجمباز والأستاذ خليل علوش رئيس الإتحاد الفلسطينى للجمباز والأستاذ محمد الأسهم السكرتير العام للإتحاد العربى للجمباز والدكتور وجدى أبو المعاطى رئيس الاتحاد المصرى للجمباز وعضو اللجنة الأوليمبية .

السيدات والسادة الذين شرفوا حضور البطولة

وكان من بين الحضور الدكتورة هدايات حسنين عضو مجلس إدارة الإتحاد العربى للجمباز وكل من الأستاذ أدهم كامل- الأستاذة ياسمين سمير - اللواء نظمى نديم - دكتورة هالة سلامة - دكتور محمد العربى شمعون (أعضاء مجلس إدارة الإتحاد المصرى للجمباز) .

وقام بالتحكيم كل من: دكتورة نيفين نشأت- دكتورة منى عبد العال - دكتورة فاتن البطل- الأستاذة ياسمين يوسف - الأستاذة نادين حسنى - الأستاذة سارة غنيم (من مصر) والأستاذة سهام أورفلى والأستاذة سراب خليل (من سوريا) .

وكانت لجنة المواصلات مكونة من الأستاذ خالد الديب والأستاذ أحمد رجب



١ - ياسمين رستم ، ٢- هبة البوريني، ٣- فاطمة الشيخ على

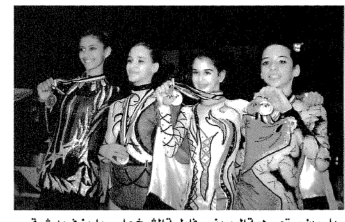
وفيما يلى نتائج البطولة:

نتيجة الفرق:

المركز الأول	فريق مصر
المركز الثانى	فريق سوريا
المركز الثالث	فريق تونس

مصر تتألق فى الدورة الرياضية العربية الحادية عشر





ياسمين رستم - هبة البوريني - فاطمة الشيخ على - ماريز فريد شوقي

نتيجة الفردى العام:

المركز الأول	هبة البورينى – مصر
المركز الثانى	ياسمين رستم – مصر
المركز الثالث	ماريز فريد شوقى – مصر
المركز الثالث م	فاطمة الشيخ على – سوريا

نتيجة فردى الأدوات:

الحبل :

المركز الأول	ياسمين رستم – مصر
المركز الثانى	هبة البورينى – مصر
المركز الثالث	فاطمة الشيخ على – سوريا

الشريط :

المركز الأول	هبة البورينى – مصر
المركز الثانى	ياسمين رستم – مصر
المركز الثالث	فاطمة الشيخ على – سوريا

الطوق :

المركز الأول	هبة البورينى – مصر
المركز الثانى	ماريز فريد شوقى – مصر
المركز الثالث	ليليا كمون – تونس

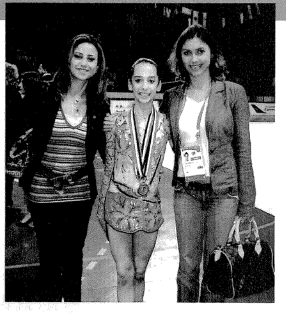
الكرة:

المركز الأول	ياسمين رستم – مصر
المركز الثانى	هبة البورينى – مصر
المركز الثالث	فاطمة الشيخ على – سوريا

اللاعبة ياسمين رستم

اللاعبتان المتألقتان هبة البوريني وياسمين رستم

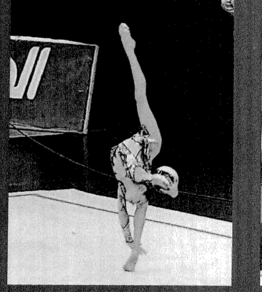




اللاعبة ياسمين رستم مع مدربتها لينا منير وياسمين سمير عضو مجلس إدارة الإتحاد المصرى للجمباز



الفردى العام





اللاعبة سارة رستم أثناء قيامها بأداء عرض بالكرة قبل بداية البطولة

أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يهنئون
الكاتب الصحفى
هانى عمارة
بفوزه بعضوية مجلس إدارة
نقابة الصحفيين
ورئاسته للجنة الخدمات
ويتمنون لسيادته كل تقدم
ونجاح

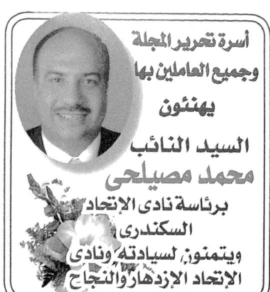
تهنئة

(أسرة تحرير المجله وزملاء العمل والمجتمع البحرى يهنئون السيد/ المهندس الخبير البحرى خيرى الخولى والسيد/ الربان الخبير البحرى داوود العاصى على إجتيازهما دورات التحكيم تحت رعاية غرفة التحكيم المصريه بالأسكندريه (وقيدهما محكم دولى ب)



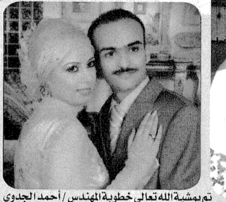
السيد المهندس الخبير البحرى خيرى الخولى

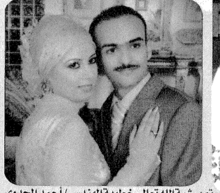
السيد الربان الخبير البحرى داوود العاصى



أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يهنئون
السيد النائب
محمد مصيلحى
برئاسة نادى الإتحاد
السكندرى
ويتمنون لسيادته ونادى
الإتحاد الإزدهار والنجاح

مجتمع إنترناشيونال





تم فى حفل بهيج زفاف منى بسيونى على المحاسب محمد السيد محمود . أجمل التهانى للعروسين طنط فيفى وعمو عبد السلام

تم بمشيئة الله تعالي خطوبة المهندس / أحمد الجدوي على الانسة / عاليه العطوى وجميع العاملين بالهيئة العامة لموانى بورسعيد يتمنون لهم حياه سعيدة

أحتفل بزفاف مجدى الضابط بالقوات البحرية نجل اللواء بحرى / إبراهيم صديق نائب رئيس الهيئة العامة لموانى بورسعيد على الأنسة مها ألف مبروك وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما

عيد ميلاد سعيد

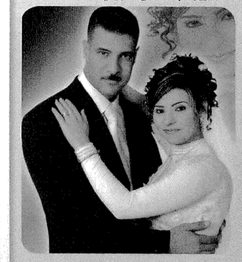
(الخبير البحرى خيرى الخولى والأسرة يهنئون نجلهم أحمد خيرى وحرمه مى الشامى بالمولود والحفيد الأول طاهر أحمد





من جدو علاء للأمورة علياء وليد

هدير محمد السافوري



الزميل محمد إبراهيم بمجموعة أميرال يهنئ محمد عبد المرضى وعروسه بالزفاف السعيد وألف مبروك





ندى محمد صبرى



سلمى عبد الكريم

سمر عبد الكريم

سهيلة عبد الكريم